9 STRASSENBAHN MAGAZIN



Tatra in Deutschland
T4D-Comeback in Dresden, Spezialitäten in Strausberg



Zukunft in Zürich
Wie der Wagenmangel behoben werden soll

September 2020
€ 8,90
Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Tram-Paradies Wien 1970



Vorkriegs-Oldie bis DÜWAG-Lizenzbau:
Typenvielfalt auf 48 Linien!

Koexistenz in Frankfurt am Main

Warum das System aus Straßenbahn und Stadtbahn so gut funktioniert

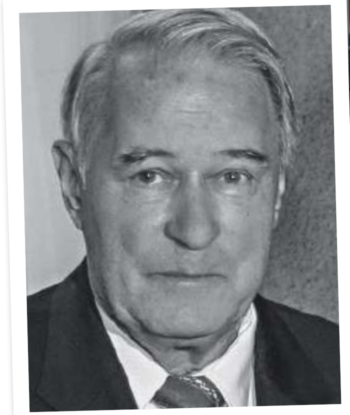


Von der Verlegenheitslösung zur Erfolgsgeschichte

Frühjahr 1955 im Reichsbahnausbesserungswerk Stendal: Auf dem Schreibtisch des Schweißingenieurs Ulrich stapeln sich die Kesselbücher von Loks der Baureihe 50. Immer häufiger finden die Arbeitsaufnehmer bei der Eingangsuntersuchung Schäden an den erst wenige Jahre alten Dampferzeugern. Der Schweißingenieur und der Kesselprüfer in Stendal mussten bereits die ersten Dampferzeuger aus dem Verkehr ziehen. Mittelfristig droht dieses Schicksal rund zwei Dritteln der bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzten Maschinen der Baureihe 50. In der Hauptverwaltung der Reichsbahnausbesserungswerke weiß man um die Probleme, denn neben der Baureihe 50 sind auch die Baureihen 03.10, 23.0, 41, 44 und 84 betroffen. In der „Arbeitsgruppe Lokausbesserung der Reichsbahnausbesserungswerke“ wurde die Situation erstmals auf einem Arbeitstreffen am 3. und 6. Oktober 1955 erörtert.

Weiter im neuen *Bahn Extra!*

In Heilbronn führe ohne Dr. Dieter Ludwig heute ziemlich sicher keine Stadtbahn, schon gar nicht durchgehend bis Karlsruhe. Ludwigs Lebenswerk wirkt weit über seinen Tod hinaus
NICOLAI SCHMIDT





Visionär & Vorbildmensch

Als Vater des „Karlsruher-Modells" geht er in die Geschichte ein, die Welt der Straßenbahnen sähe ohne ihn heute anders aus. Der Visionär, Vordenker und vor allem Macher Dr. Dieter Ludwig verstarb am 16. Juli in Ettlingen bei Karlsruhe im Alter von 81 Jahren

Der in Dortmund am 15. Juli 1939 nach eigener Aussage im Zug geborene Ludwig studierte von 1958 bis 1963 Bauingenieurswesen an der Technischen Universität in Karlsruhe mit dem Schwerpunkt Verkehrswesen. Bis zum Diplom-Abschluss am 15. Januar 1964 arbeitete er auch als studentischer Straßenbahnfahrer. In dieser Phase kamen ihm sicher einige Ideen zur Entwicklung dessen, was wir heute als „Karlsruher-Modell" kennen. Bevor er jedoch bei der Karlsruher Straßenbahn sein Lebenswerk in Angriff nahm, ging es für ihn auf seinem Karriereweg zunächst zur Deutschen Bundesbahn.

Am 1. Januar 1971 trat Ludwig seinen Dienst dann bei der Stadt Karlsruhe an. In weit über drei Jahrzehnten machte Ludwig eine beachtliche Karriere, so als stellvertretender Betriebsleiter der Straßenbahnbetriebe der Stadt Karlsruhe (Verkehrsbetriebe), Werkleiter der Stadtwerke (Verkehrsbetriebe), verantwortlicher Betriebsleiter der Straßenbahnbetriebe der Stadtwerke Karlsruhe (Verkehrsbetriebe), Geschäftsführer und oberster Betriebsleiter der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) und Geschäftsführer der Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH (Kasig). Seit 2006 befand er sich im Ruhestand.

Dem auch als „Straßenbahnpapst" bezeichneten Ludwig wurden in seinem Leben viele Ehrungen und Auszeichnungen zuteil, so ernannte ihn die Universität Karlsruhe zum Ehrendoktor, die Stadt Karlsruhe verlieh ihm den Ehrenbürgertitel, er bekam das Bundesverdienstkreuz, die Verdienstmedaille des Landes Baden-Württemberg, die Beuth-Ehrenmedaille der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, den Ehrenpreis des Deutschen Bahnkunden-Verbands und den Fahrgastpreis des Fahrgastverbands PRO BAHN für sein Lebenswerk. Darüber hinaus hatte er viele weitere Tätigkeiten und Engagements, wie beispielsweise beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Dieter Ludwig hat mit seiner Lebensleistung deutlich dazu beigetragen, die „gute alte Straßenbahn" mit in eine sicherere Zukunft zu nehmen, ihre Position nicht nur zu stärken, sondern sie vor allem an den richtigen Stellen bedeutend weiterzuentwickeln. Die persönliche Strahlkraft, die Kraft seiner Ideen und Projekte, hat weit über die Grenzen Karlsruhes und Deutschlands hinaus herausragende Wirkung gezeigt. Die Weiterentwicklung der Straßenbahnen in diesem Geiste fortzuführen, ist lebendiges Andenken an ihn und zugleich Vorbild für das Handeln heutiger Verantwortungsträger! NICOLAI SCHMIDT

Inhalt

Bunte Frankfurter Fahrzeugparade im Betriebshof Gutleut. Neben dem Zweiachser vom Typ K des „Ebbelwei-Express" ganz links zeigen sich Fahrzeuge der historischen Flotte, wobei Tw 148 (Typ Pt) noch heute regelmäßig im Liniendienst zum Einsatz kommt. Ab 1972 löste das ungewöhnliche Farbschema reinorange/hellelfenbein/beigegrau das klassische Elfenbein ab. 1991 führte die Verkehrsgesellschaft VGF schließlich „Subaru-Vista-Blue" als Hausfarbe ein, welche die Niederflurvertreter vom Typ R und S (ganz rechts) tragen FOTO: THOMAS MEY

▶ Betriebe



▶ Fahrzeuge











▶ Geschichte

RUBRIKEN

Straßenbahn im Modell



Titelmotiv

Ab 1959 modernisierte Frankfurt am Main seinen Fahrzeugpark mit DÜWAG-GT6 (Typ M), ab 1963 auch mit Achtachsern (Typ N). N-Tw 810 zeigt sich im Sommer 1970 an der Haltestelle Hauptbahnhof ROY BROOK/ SLG. CHRISTOPH HEUER, FREDERIK BUCHLEITNER (U.)

Rücktitel

Kleine Tram vor großer Brauerei: Münchens kurzer T2 Nr. 2706 zeigt sich am 13. Juli in der frühen Morgensonne im Zuge der Landsberger Straße vor der Augustiner-Biermanufaktur. Zwei Wochen später begannen für die Ende 2019 wieder eingeführte Linie 29 bis zum 7. September andauernde Sommerferien




INKENHEIM RATHAUS

Hochflurig nach Hochstetten

Seit Juni 2019 haben die Vossloh-NET 2012 die Ende der 1980er-Jahre gebauten hochflurigen DUEWAG-Stadtbahnwagen auf den von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) betriebenen Linien S1 und S11 weitgehend abgelöst. Lediglich in der Früh- und Spätverkehrsspitze außerhalb der Ferien sind die Klassiker noch vereinzelt im Einsatz. Während der Sommerferien benötigt die AVG die Hochflurer nicht und hinterstellt die DUEWAG-Flotte daher in der bis September baubedingt vom restlichen Netz abgeschnittenen Abstellanlage Hochstetten. Um die Züge aufwandsarm an das weit entfernte nördliche Ende der Linien S1 und S11 zu bringen, setzte die AVG am 29. Juli kurzerhand ausnahmsweise auf mehreren sonst mit Niederflurbahnen bestückten Umläufen die GT8-80C ein. Die Doppeltraktion 567+580 zeigt sich anlässlich dieser Fahrplanausnahme in der Ortsdurchfahrt Linkenheim vor dem Rathaus unterwegs nach Bad Herrenalb FREDERIK BUCHLEITNER





BVG-Verkehrsvertrag in Höhe von 19 Milliarden Euro bis 2035 mit großen Ausbauplänen

Berliner Straßenbahnnetz wächst um 40 Prozent!

Die Eröffnung der letzten Neubaustrecke via Hauptbahnhof nach Alt-Moabit liegt bereits über fünf Jahre zurück. Das Verkehrsaufkommen ist mehr als doppelt so hoch wie prognostiziert. Die Tram wird weiter westwärts bis zum U-Bahnhof Turmstraße verlängert BERNHARD KUSSMAGK (2)

Am 7. Juli 2020 unterzeichneten Senat und die landeseigenen Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) den neuen Verkehrsvertrag, der bis 2035 Gültigkeit hat. Senatorin Regine Günther (Grüne) verkündete: „Dieser Verkehrsvertrag markiert den Aufbruch in eine neue Ära der Investitionen. Die BVG wird ihren Fuhrpark und ihr Netz in den kommenden Jahren erneuern, erweitern, klimafreundlich umbauen und damit entscheidend verbessern: Genau dies ist der richtige Weg, um den ÖPNV so attraktiv zu machen, dass ein Umstieg vom privaten Pkw leicht fällt. Zusammen mit zusätzlichen Milliarden-Investitionen, etwa für die S-Bahn und für das Schienen-Pendlerprojekt i2030, werden wir den stadtverträglichen ÖPNV in Berlin auf ein nie dagewesenes Niveau bei Verlässlichkeit, Schnelligkeit, Erreichbarkeit und Barrierefreiheit bringen."

Enorme Summen

Die 19 Milliarden Euro teilen sich wie folgt auf: 12,7 Milliarden erhält die BVG im Rahmen des Vertrags, 9,6 Milliarden Euro davon zahlt das Land Berlin für die Erbringung der bestellten Verkehrsleistungen. Zusätzlich erhält die BVG in diesem Zuge 3,1 Milliarden Euro an Tarifersatzleistungen für das kostenlose Schülerticket, das Sozialticket sowie die Freifahrten von Schwerbehinderten. Flankiert wird der Vertrag von Investitionen des Landes in Höhe von rund 4,3 Milliarden Euro in den Streckenneubau und die Instandhaltung bestehender Verbindungen. Mehr als zwei Milliarden



Diese Wendeschleife in Adlershof ist bald Geschichte, da die BVG sie im Zuge des Baus der Neubaustrecke nach Schöneweide demontiert

davon sollen in den Bau neuer Straßenbahnstrecken fließen. Und 1,7 Milliarden Euro stehen für Instandsetzung sowie Sanierungsmaßnahmen zur Verfügung. Mit 600 Millionen Euro sollen bereits laufende Projekte wie der Ende 2020 anstehende Lückenschluss der U5 finanziert werden.

Neben diesen fix veranschlagten rund 17 Milliarden Euro stellt das Land weitere bis zu zwei Milliarden Euro für die Umstellung der BVG-Busflotte auf Elektroantrieb bereit. In welcher Höhe dieser Betrag tatsächlich abgerufen werden muss, ist jedoch noch offen. Der Senat kalkuliert mit einer Spanne zwischen 1,3 und 2,4 Milliarden Euro für neue Fahrzeuge, den Aufbau der Ladeinfrastruktur und für zusätzliche Betriebshöfe. Unklar ist, in welcher Höhe der Bund die Umstellung in den kommenden Jahren weiter bezuschussen wird. Langfristig erwarten Beobachter wegen der rasanten Entwicklung in diesem Bereich niedrigere Preise für E-Busse.

Ein Alleinstellungsmerkmal des Vertrags ist die vereinbarte Mobilitätsgarantie beim Thema Barrierefreiheit. Ab 2022 ist die BVG verpflichtet, die obligatorische Barrierefreiheit im Netz auch bei Störungen – beispielsweise dem Ausfall von Aufzügen – sicherzustellen, indem sie konkrete Alternativen innerhalb des ÖPNV anbietet. Pandemiebedingte Einnahmeausfälle werden durch das Land bis zur ersten Revision 2024 ersetzt. Im Vertrag langfristig gesichert sind auch zusätzliche Ausbildungskapazitäten, um dem erhöhten Personalbedarf gerecht zu werden. Unberücksichtigt bleiben im Verkehrsvertrag Pläne für den U-Bahn-Ausbau. Über die vier untersuchten Neubaustrecken, so die Senatorin, werde bis zum Jahresende noch entschieden.

Erhebliche jährliche Steigerung

In der vergangenen Dekade betrugen die jährlichen Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur bei der BVG im Durchschnitt knapp 300 Millionen Euro. Im kommenden Jahrzehnt wird diese Summe um mehr als das Zweieinhalbfache auf durchschnittlich rund 800 Millionen Euro jährlich erhöht. Für 2024 ist eine erste große Revision des Vertrags festgelegt, um gegebenenfalls Anpassungen ab 2031 vornehmen zu können.

Im neuen Vertrag ist fixiert, dass bis 2030 die U-Bahn für rund 2,4 Milliarden Euro und die Straßenbahn für rund 740 Millionen Euro jeweils einen runderneuerten und vergrößerten Wagenpark erhalten, der künftig für die Bedienung von Neubaustrecken ebenso genutzt wird wie für deutliche Leistungsverbesserungen im gegenwärtigen Bestandsnetz. Insbesondere das Straßenbahnnetz soll um knapp 40 Prozent erweitert werden, etwa um Neubaugebiete von Beginn an, aber auch stark verdichtete Viertel künftig anzubinden. Bis 2028 gäbe es „eine Reihe von Strecken, die ans Netz gehen sollen“, so die Senatorin. Zudem wird ein deutlich erweitertes 10-Minuten-Netz im Tagesverkehr einen attraktiven Takt auch außerhalb des S-Bahnrings bieten.

Am selben Tag informierte der Senat in einer Pressemitteilung über den Stand der Straßenbahnplanungen in der laufenden Legislaturperiode, an denen derzeit gearbeitet wird (siehe untenastehende Tabelle). Dabei nicht aufgelistet sind die zeitnah zu realisierenden Neubaustrecken Adlershof – Schöneweide, Alt-Moabit – U Turmstraße, Marktstraße – S Ostkreuz – Wühlischstraße und Hönower Straße – S Mahlsdorf. Ebenso fehlen die mittelfristig geplanten Neubaustrecken S+U Jungfernheide – Urban Tech Republic und Niederschönhausen (oder Guyotstraße) – Elisabeth-Aue. Die weitere Entwicklung beim Nahverkehr in Berlin bleibt also spannend. BEKUS

Linie	Strecke	Status am 7. Juli 2020
M2	Heinersdorf – S Blankenburg	Bau beschlossen
27	Pasedagplatz – Heinersdorf – S+U Pankow	Planung in Finalisierung
M4	S+U Alexanderplatz – S+U Potsdamer Platz	Vorplanung in Arbeit
M10	U Turmstraße – S+U Jungfernheide	Vorplanung in Arbeit
M4	S+U Potsdamer Platz – S+U Rathaus Steglitz	Untersuchung in Arbeit
M10	S+U Warschauer Straße – U Hermannplatz	Untersuchung in Finalisierung

Wuppertal

Dachsanierung für Schwebebahnen?

■ Die neuen Schwebebahnwagen der Generation 15 vom Hersteller Vossloh und Kiepe bleiben in den Schlagzeilen. Seit den Corona-Beschränkungen fahren die Bahnen mit weniger Fahrgästen, entsprechend also weniger Gewicht. Laut Aussage des WSW-Vorstandes soll sich seitdem die Radabnutzung zwischen den beiden Spurkränzen und auf der Schiene stark verändert haben. Dies führte zu einem schlechteren Lauf der Bahnen. Die Laufleistung endet demnach schon bei 100.000 Kilometern, was etwa einem Viertel der Nutzungszeit der gummigelagerten Radreifen vorheriger Wagengenerationen entspricht. Nunmehr sollen neue Räder mit Radreifen Verwendung finden, die Umrüstung dauert voraussichtlich zwei bis drei Jahre. Der seit April auftretende atypische Radverschleiß hat in der Folge angeblich zu Schäden am Gerüst geführt. Vor diesem Hintergrund sei die Aufrechterhaltung des regulären Fahrplans nicht mehr möglich. Während der Ferien könne man nur noch ausgedünnten Takt fahren, danach müsse man zum Schutz des Gerüsts den Fahrbetrieb umfassend einschränken, so der Vorstandsvorsitzende. Kiepe verweist auf das

Ludwigshafen

■ Laut Information der Stadt Ludwigshafen schreitet der Teilabriss der Hochstraße Süd zügig voran. Bei Redaktionsschluss war davon auszugehen, dass mit dem Ende der Sommerferien ab dem 14. September die ersten Straßenbahnen wieder über den Berliner Platz fahren – nach zehn Monaten Sperrung. Damit wäre auch der Straßenbahnverkehr über die Konrad-Adenauer-Brücke nach Mannheim wieder möglich und die bestehenden Umleitungen der Linien 4, 6, 7 und 10 können aufgehoben werden. Für die reaktivierten RHB-Beiwagenzüge verschiebt sich das Einsatzgebiet auf die Linie 6E. MBE

Ulm

■ Vom 1. August bis voraussichtlich 13. September fahren keine Straßenbahnen. Statt dessen gibt es für die Linien 1 und 2 Schienenersatzverkehr mit Bussen. Zunächst angedachte Verbindungen der Linien 1 und 2 zwischen Söflingen und Kuhberg sowie Böfingen und Science Park II über die bestehenden Gleisdreiecke in der Wagnerstraße und am Theater verwarfen die Planer, da dies komplizierte Umsteigezwänge bedeutet hätte. Auch wäre eine Abstell- und Wartungsmöglichkeit für die Fahrzeuge auf dem östlichen Rumpfnetz nicht gegeben. Grund der Sperrung ist der Umbau des Bahnhofsvorplatzes. CTU

Regensburg

■ Mehr als 100 Spender sammelten zusammen 24.745 Euro für den letzten Regensburger Straßenbahnzug. Der Verein IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. ist dem Großspender Raiffeisenbank Regensburg-Wenzenbach besonders dankbar, denn letztlich handelte es sich am Ende um die bei Weitem größte Einzelspende für das Restaurierungsprojekt. In der Gesamtsumme sind knapp 9.000 Euro der Raiffeisenbank enthalten. Damit kann die 2017 begonnene optische Instandsetzung des Zuges zum Abschluss gebracht werden. Mittelfristig zielt der Verein auf eine betriebsfähige Aufarbeitung. MSP

durch die Aufsichtsbehörde zugelassene Gesamtsystem von Fahrzeug und Fahrbahn. Das Fahrzeug inklusive Drehgestellen und Rädern wurde von der TAB geprüft und zugelassen.

Der Zulassung vorausgegangen war die Prüfung des Rad-Designs durch Kiepe Electric und den Betreiber Wuppertaler Stadtwerke. Die WSW hat das Rad-Design als Vollrad seinerzeit freigegeben. Kiepe hat Untersuchungen zur Ursachenforschung unverzüglich in die Wege geleitet, um zur vollständigen Aufklärung beizutragen. Aus fahrzeugtechnischer Sicht, so Kiepe, bestehe derzeit kein Grund, den Betrieb einzuschränken. Die Maßnahme sei der mangelnden Verfügbarkeit von Ersatzrädern geschuldet, deren rechtzeitige Beschaffung im Hinblick auf Termine und Mengen obliege dem Betreiber. Kiepe weist demnach zunächst jede Schuld von sich.

Ein weiterer interessanter Umstand ist in diesem Zusammenhang der Transport des Schwebebahnwagens 02 am Vormittag des 15. Juli zu Talbot Services nach Aachen. Es war zu erfahren, dass dieses Fahrzeug zwecks Dachsanierung dorthin gebracht wurde. Der Aufenthalt soll vier Wochen dauern. Allem Anschein nach ist Kiepe der Auftraggeber dieser Maßnahme. Nach Rückkehr in Wuppertal soll in der WSW-Werkstatt die Hauptuntersuchung an Wagen 02 beginnen. HAF



Niederflurbahnen auf Hochflurstrecke in Dortmund: Am 4. Juli erreichen Tw 39 und 6 vom Betriebshof Dorstfeld kommend die Haltestelle Remydamm zur Weiterfahrt Richtung Brügmannplatz STEFAN LIMBURG



Köln: Die baubedingte Einkürzung brachte die Linien 12 und 15 zum Wenden auf die Betriebsstrecke über die Straße Simonskaul zur Hauptwerkstatt in Weidenpesch MICHAEL BEITELSMANN (2)

Düsseldorf/Krefeld

Fahrleitungsanlage der U70/U76 erneuert

■ In den Sommerferien hat die Rheinbahn in Krefeld die Anlagen für die Fahrstromversorgung der Stadtbahnlinien U70 und U76 erneuert. Die Arbeiten umfassten die Montage von etwa 1.000 Metern Kabel und von drei Schaltanlagen und die Modernisierung der Fahrleitungsanlage. Der Betrieb der Stadtbahnlinien U70 und U76 war für etwa zehn Tage eingeschränkt. Die Bahnen endeten aus Düsseldorf kommend in Meerbusch-Görgesheide (U70) beziehungsweise Krefeld-Grundend (U76). Bis Krefeld Rheinstraße richtete die Rheinbahn Schienenersatzverkehr ein. MBE

Köln

Wendefahrten durch die Hauptwerkstatt

■ Wie bereits gemeldet, mussten die KVB-Linien 12 und 15 während der Sommerferien unterbrochen werden, um die im Bau befindliche Betriebsstrecke zur neuen Abstellanlage an der Hauptwerkstatt in Weidenpesch an das Gleisnetz anzuschließen. Von Süden kommend endeten die Linien 12 und 15 von Zollstock oder Ubierring kommend an der Haltestelle Scheibenstraße im Tagesverkehr beziehungsweise an der Haltestelle Mollwitzstraße im Nachtverkehr. Zum Wenden befuhren beide Linien die kurze, noch straßenbahnartig anmutende Betriebsstrecke über die Straße Simonskaul zur Hauptwerkstatt Weidenpesch und wendeten dort in der großen Schleife. Die Nordäste der beiden Linien wurden als Pendellinie 12/15 an der Wilhelm-Sollmann-Straße verknüpft und im Inselbetrieb geführt. MBE

■ Erfurt: Seit dem 29. Juli kommen auf der Linie 1 zwischen Thüringenhalle und Domplatz unter anderem dreiteilige Combino solo zum Einsatz, die sonst nur im Zugverband fahren. Grund ist eine Baustelle am Anger. Die Bauarbeiten finden in vier Phasen bis Ende August statt. Für jede Bauphase gilt ein jeweils anderes Verkehrskonzept. Im Bild Combino Classic 713 am 29. Juli in der Bahnhofstraße CHRISTIAN MEINELT



Dortmund

Gleisbau mit Linienunterbrechung

■ Der Dortmunder Verkehrsbetrieb DSW21 hat von Ende Juni bis Ende Juli auf der Rheinischen Straße im Bereich der Haltestellen Ottostraße und Ofenstraße Gleise erneuert. Die Haltestelle Ottostraße war während der gesamten Zeit aufgehoben. An den Wochenenden 4./5. und 18./19. Juli musste zwischen Wittener Straße und Westentor im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Die U43 verkehrte zwischen Westentor und Wickede, die Taktverdichter bis Brackel entfielen. Die U44 war aufgeteilt in die Abschnitte Walbertstraße – Wittener Straße und Heinrichstraße – Westfalenhütte. Die auf den östlichen Teilstrecken verkehrenden NGT8 und einige Kurse für die U42 mussten über die Hochflur-Stadtbahnstrecke Hafen – Stadtgarten (oben) – Remydamm – Stadtgarten (unten) – Reinoldikirche (unten) – Brügmannplatz – Kampstraße ein- und ausrücken. SLI

Jena/Weimar

Neulack für Rekowagen 136

■ Wie berichtet, konnte der Thüringer Eisenbahnverein Ende April 2020 den zuvor auf dem Autobahn-Rastplatz in Hermsdorf abgestellten ehemaligen Jenaer Rekowagenzug Tw 136 + Bw 180 erwerben. Anfang Juni begannen am Triebwagen 136 umfangreiche Restaurationsarbeiten. So wurde die komplette Außenlackierung großflächig abgeschliffen, es fanden kleinere Blecharbeiten sowie Grundier- und Lackierarbeiten statt. Auch wurden Fehlteile wie diverse Lampen und Rückleuchten wieder ange-



Düsseldorf/Krefeld: Die U76 endete in den Sommerferien zeitweise an der Station Krefeld Grundend, von wo Weiterfahrtmöglichkeiten mit dem Ersatzbus oder der Krefelder Meterspurlinie 041 bestanden



Jena/Weimar: Im Rahmen der Lackauffrischung teilweise grundiert präsentierte sich Reko-Tw 136 am 5. Juli beim Thüringer Eisenbahnverein in Weimar in optischer Aufarbeitung STEFFEN KLOSECK

bracht. Von Vorteil war, dass das Fahrzeug in den 1990er-Jahren in Jena eine gründliche Instandsetzung mit Neubeblechung erhalten hatte, sodass dieses eine gute Grundsubstanz aufweist. Der Beiwagen 180 soll in den Wintermonaten ebenfalls eine äußerliche Instandsetzung erhalten. Am Ex-Erfurter KT4D haben nach coronabedingter Unterbrechung ebenfalls die Restaurationsarbeiten an den Führerständen begonnen.

Nach Abschluss dieser Arbeiten erhält auch dieser Wagen eine komplette Neulackierung. So ist dann 2021 die Umlackierung des KT4D 401 in die einst typische elfenbein-rote Farbgebung der 80er-Jahre geplant. Auch wurde bei diesem zwischenzeitlich wieder die klassische Bestuhlung mit roten und grauen Sitzschalen eingebaut. SK

Magdeburg

Straßenbahnnetz neu geordnet

■ Ab 27. August rollen Magdeburgs Straßenbahnen wieder durch die Brücken am Hauptbahnhof. Seit 1. April 2017 war diese Verbindung durch den Tunnelbau unterbrochen. Die Fahrgäste mussten teils lange Umwege in Kauf nehmen. Vier Linien stellen ab Ende der Sommerferien wieder die kurze Verbindung aus dem Westen der Stadt ins Zentrum sicher. Gleichzeitig mit der Neuordnung des Netzes wird auch Rothensee im Norden wieder im 10-Minuten-Takt erreicht. Das wird auch durch die Aufstockung des Wagenparks um acht Tatra KT4D möglich, die als Doppeltraktionen vier zusätzliche Züge bilden. Von der BVG erworben und für die Magdeburger Verhältnisse umgerüstet, nehmen diese ab 27. August den Liniendienst auf. Seit Mitte Juli wurden die Fahrpersonale mit den für sie neuen Wagen vertraut gemacht. Die Tatras sollen vor allem auf den Linien 3 und 5 eingesetzt und im Fahrplan als „nicht niederflurig" gekennzeichnet werden. Allerdings könnten sich dahinter dann auch die drei Tatra T6-Züge verbergen, die weiter im Bestand bleiben sollen. Die KT4D sollen am 29. August von 11 bis 16 Uhr in der Hartstraße neben dem Rathaus dem interessierten Publikum präsentiert werden – zusammen mit Sonderfahrten historischer Fahrzeuge.

Unterdessen gaben die MVB bekannt, dass am 13. Juli die Ausschrei-



■ **Chemnitz: Nach Indienststellung der letzten Škoda For City 35 T sind die bislang noch eingesetzten Tatra T3D-M nahezu aus dem Stadtbild verschwunden. Von den zuletzt zwölf im Betriebspark vorhandenen modernisierten Wagen sollen drei Doppeltraktionen als Reserve im Bestand bleiben. Der Rest wird verkauft oder versteigert. Die T3D-M 523 und 524 kamen ab 29. Juli im Rahmen des „Parksommers" auf ein Interimsgleis am Stadthallenpark, wo beide temporär für Veranstaltungen und als Begegnungsstätte dienen. Anschließend werden beide Tw an die Feuerwehr als Übungsobjekt übergeben** MARKUS BERGELT



Magdeburg: Die Rothenseer dürfen sich freuen, ihr Stadtteil wird nun wieder alle 10 Minuten per Straßenbahn erreichbar sein DITMAR PAUKE

bung zur Neubeschaffung von 35 neuen Niederflurwagen veröffentlicht wurde. Zuvor erging der Förderbescheid des Landes über 61 Millionen Euro. Die MVB rechnen mit Gesamtkosten von rund 130 Millionen Euro, von denen das Unternehmen etwa 55 Prozent selbst stemmen will. Eine weitere Änderung im Liniennetz ist für den 20. Dezember avisiert. Dann soll die Neubaustrecke durch die Warschauer und Raiffeisenstraße in Betrieb gehen. Das neue Liniennetz kann auf der Webseite der MVB bereits eingesehen werden. DP

Stuttgart

Stadtbahnen erinnern an die Alltagsmaske

■ Sechs Stadtbahnen der Stuttgarter Straßenbahnen AG erinnern seit 27. Juli Fahrgäste und Stuttgarter daran, an und in den Haltestellen und in den Bussen und Bahnen des Nahverkehrs eine Alltagsmaske zu tragen. So verlangt es die Verordnung der Landesregierung. „Wir möchten die wichtige und solidarische Notwendigkeit, im ÖPNV eine Alltagsmaske zu tragen, im Bewusstsein unserer Fahrgäste halten. Die Maske sollten wir alle bitte über Mund und Nase tragen, beispielsweise auch beim Telefonieren. An Kinn, Handgelenk oder Hals schützt eine Alltagsmaske niemanden", bekräftigen die Vorstände der SSB, Dr. Sabine Groner-Weber, Thomas Moser und Mario Laube. Sechs Stadtbahnen „tragen" an ihren Fronten Alltagsmasken. Drei unterschiedliche Maskenmotive sind so im SSB-Stadtbahnnetz unterwegs. PM

Plauen: In welche Zukunft fährt die Straßenbahn der Spitzenstadt? Die Finanzierung ab 2022 steht derzeit auf wackeligen Füßen RONNY DAUER



Plauen

Tram knapp bei Kasse

■ Die Plauener Straßenbahn (PSB) erhält für ihre Betriebsdurchführung einen seit 2009 auf unveränderter Höhe festgeschriebenen Beitrag von 1,1 Millionen Euro als Zuschuss. Bei unveränderter Fortführung dieser Zuschusshöhe droht angesichts der für den Betrieb zu Buche schlagenden jährlichen Teuerung von 3,4 Prozent, aber vor allem angesichts der Fahrgeldausfälle infolge der Corona-Pandemie ab spätestens 2022 eine immer schneller wachsende Unterfinanzierung. Während laut aktuellem Wirtschaftsplan 2022 ein Defizit von 888.000 Euro erwartet wird, könnte dieses im Folgejahr bereits auf etwa drei Millionen Euro steigen. Die jährlich 3,3 Millionen Euro Umsatzerlöse sind für die Straßenbahn, anders als beim über feste Kilometerpreise bezuschussten Bus, überlebensnotwendig. Insofern birgt die verringerte Nahverkehrsnutzung infolge der Pandemie ein enormes Risiko für den Haushalt der PSB.

Hintergrund des unveränderten Zuschusses ist die feststehende Höhe der Zuweisung des Freistaats laut Sächsischem Finanzausgleichsgesetz, die via Kreis an die Stadt Plauen zur Nahverkehrsfinanzierung fließt. Die Stadt hofft auf die überfällige Anpassung dieses Betrags. Oberbürgermeister Oberdorfer hat am 18. Juni in einem Antrag an den Kreistag diese Forderung formuliert. Doch Vogtlandkreis und Zweckverband ÖPNV Vogtland lehnen ab. Beim Zweckverband verweist man darauf, dass dieser Investitionen in die Straßenbahn in den letzten fünf Jahren bereits mit 8,5 Millionen Euro unterstützt habe.

Damit bleibt die Hoffnung auf einen Ausgleich der pandemiebedingten Fahrgeldausfälle seitens des Freistaats. Diese stand allerdings auch bei Redaktionsschluss noch aus. MSP

Industrie

Stadler

Zwölf Tram-Trains für Szeged

■ Zwischen der südungarischen Stadt Szeged und deren Nachbarstadt Hódmezővásárhely ist eine Tram-Train-Linie in Bau. Für deren Betrieb beschafft die Personenverkehrssparte der ungarischen Staatsbahnen, MÁV-START Zrt., von Stadler Rail acht Zweisystem-Regionalstadtbahnwagen des Typs Citylink. Die neue Tram-Train-Linie soll ab Herbst 2021 im 20-Minuten-Takt zwischen beiden Städten fahren. Nunmehr löste MÁV die Option über die Lieferung vier weiterer Citylink-Bahnen ein, damit soll ab Sommer 2022 eine Taktverdichtung auf viertelstündliche Zugfolge möglich sein.

Die neue Tram-Train-Linie fährt in Szeged ab dem Hauptbahnhof im Verlauf der Straßenbahnlinie 1. Im Norden der Stadt entstand eine 800 Meter lange Verbindungsstrecke zur Station Rókus. Zwi-



Stuttgart: Sechs Stadtbahn mit aufgeklebten Maskenmotiven sollen an die weiterhin im Nahverkehr bestehende Maskenpflicht erinnern



Siemens baut weitere 22 sechsteilige C2-Züge (hier Züge aus einer früheren Serie in Fröttmaning) für die Münchner U-Bahn FREDERIK BUCHLEITNER

schen beiden Städten befahren die Tram-Trains einen Abschnitt der Hauptstrecke Szeged – Békéscsaba im Dieselbetrieb. In Hódmezővásárhely fahren die Regionalstadtbahnwagen über eine 3,2 Kilometer lange Neubaustrecke durch das Stadtzentrum und enden schließlich am Bahnhof. Im Bereich des Bahnhofs Szeged-Rendező errichtete die MÁV ein Depot.

Die 37,2 Meter langen und 2,65 Meter breiten Citylink-Triebwagen ähneln jenen des Chemnitzer Modells, jedoch beträgt die Einstiegshöhe bei den äußeren Türen 300 Millimeter und bei den inneren Türen 550 Millimeter. Zudem können die Wagen enge Kurvenradien von bis zu 22 Metern befahren. Sie verfügen über 92 Sitzplätze, vier Multifunktionsbereiche und eine Gesamtkapazität von 220 Personen, jedoch über keine Toilette. Die Auslieferung des ersten Citylink von Stadler Valencia verschob sich aus Gründen der Corona-Pandemie von Juli auf Herbst 2020. ROS

Siemens

Weitere C-Wagen für Münchner U-Bahn

■ Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat die letzte Option über weitere 22 sechsteilige U-Bahnzüge vom Typ C2 gezogen. Wie MVG und Siemens gemeinsam mitteilen, sollen in der bayerischen Landeshauptstadt künftig insgesamt 67 C2-Züge eingesetzt werden. Nicht nur das: Laut MVG-Chef Ingo Wortmann sollen die alten A- und B-Wagen komplett ausgemustert werden. Die MVG will nach eigenen Angaben ohne Taktverdichtungen rund 5.000 Plätze mehr auf die Schiene bringen.

Die neuen C2 basieren auf dem Neumeister-Design der ersten C-Wagen. Die neue Kopfform hat LED-Leuchten. Das Öffnen und Schließen der Türen wird durch farbige Lichtbänder in den Türkanten besser wahrnehmbar. Betont wird auch die hohe Kapazität und Verfügbarkeit der neuen Triebwagen. Durch die Umgestaltung des Innenraums, ein neues Sitzplatzkonzept und breitere Türen könnten mehr Fahrgäste als in den Vorgängern mitfahren. Ein komplett durchgängiger C2-Zug kann 940 Fahrgäste mitnehmen.

Siemens liefert nach eigenen Angaben Züge nach München, die besonders umweltfreundlich und energiesparend sind. Es würden – neben den LED-Leuchten – keine schädlichen Stoffe verwendet, das Material sei zu 97 Prozent recycelbar. Damit werde die CO_2-Bilanz in München weiter verbessert und der Energiebedarf des Verkehrs vermindert. Die ersten C2 aus dieser Option kommen 2022 aus Wien, die Drehgestelle werden in Graz gebaut. Die Züge sollen – wie die bereits verkehrenden C2 – auf den Linien U3 und U6 fahren, der Betrieb auf weiteren Strecken sei „ebenfalls geplant“. FBT

Bombardier Transportation

Führungswechsel kurz vor Verkauf

■ Wenige Tage vor der anstehenden Kartellrechts-Entscheidung der Europäischen Union zum Aufkauf der Schienenverkehrssparte durch Alstom ging Bombardier Deutschland-Chef Michael Fohrer von Bord. Indes hatte die Europäische Union angekündigt, für die Prüfung der Fusionspläne länger als zunächst geplant bis 16. Juli zu brauchen. Wie der Konzern mitteilte, wird Marco Michel zum kommissarischen Präsidenten der Region Mittel-, Osteuropa und Israel ernannt. Fohrer habe sich entschieden, Bombardier Transportation aus persönlichen Gründen zu verlassen. Noch Tage vor dem Abgang traf Fohrer sich mit sächsischen Spitzenpolitikern, um das Thema Bürgschaften für Bombardier seitens des Freistaats voranzubringen. Die Gewerkschaften machen unterdessen für die Sicherung aller Werke und Arbeitsplätze auch durch den voraussichtlichen künftigen Eigner Alstom bereits mobil. MSP

Ausland

Irland: Dublin

Neue Trams und Neubaustreckenplanungen

■ Am 28. Juli wurde im Depot Broombridge der erste von insgesamt acht neuen, 55 Meter langen Citadis-Triebwagen für das Stadtbahnsystem LUAS der irischen Hauptstadt Dublin dem Betrieb übergeben. Die neuen Wagen sollen auf den stark belasteten Abschnitten vor allem der „Green Line" Brides Glen – Sandyford – City Centre – Broombridge für zusätzliche Kapazitäten sorgen. Die sieben weiteren neuen Fahrzeuge sollen bis Anfang 2021 in Dienst gestellt werden.

Darüber hinaus werden parallel 26 vorhandene, bisher 44 Meter lange ältere Triebwagen des gleichen Typs ebenfalls auf 55 Meter verlängert, 13 davon sind bereits fertiggestellt. Nach Abschluss der Umrüstung und Auslieferung der Neubauten wird die LUAS-Triebwagenflotte insgesamt 81 Citadis-Triebwagen umfassen, von denen 41 Exemplare 55 Meter lang sind. Parallel wurden die



Dublin: In der Harcourt Street ist einer der 44 Meter-Citadis unterwegs. Alle diese Wagen werden auf 55 Meter verlängert MICHAEL KOCHEMS



Stadler: Für die Tram-Train-Linie zwischen Szeged und Hódmez vásárhely beschafft MÁV-START Zrt. nach Einlösung der Option insgesamt zwölf Citylink-Regionalstadtbahnwagen VISUALISIERUNG STADLER RAIL



Brest: Alles bereit für die Nord-Süd-Linie B, beim Rathaus und der Haltestelle Liberté sind bereits entsprechende Abzweigweichen in den Gleisen der2012 eröffneten Linie A verlegt VICTOR LECAENNAIS



Poznań: Am Rondo Zegrze rollt Tw 926 im Rahmen einer Probefahrt die ersten Meter auf der Neubaustrecke, dahinter folgen Testwagen 419 sowie Vertreter der übrigen Wagentypen

Pläne für die bevorzugte Route einer etwa vier Kilometer umfassenden Verlängerung der Green Line über den bisherigen Endpunkt Broombridge hinaus in Richtung Finglas und weiter bis nach Charlestown veröffentlicht. Vorgesehen sind dort aktuell die vier neuen Haltestellen St. Helena's, Finglas Village, Mellows Park und Charlestown sowie eine Trassierung hauptsächlich als Rasengleis mit parallelen Rad- und Fußwegen. Der Projekttitel lautet LUAS Finglas. Die Bahnen sollen nach der Fertigstellung – aktuell frühestens für 2027 vorgesehen – 13 Minuten für das neue Teilstück und eine halbe Stunde Fahrzeit von Charlestown bis ins Stadtzentrum benötigen. In Charlestown sind darüber hinaus 600 Park&Ride-Stellplätze geplant.

Für die weitere Zukunft wird bereits eine weitere Streckenverlängerung und eine Verknüpfung mit der ebenfalls geplanten Metro North zum nahe gelegenen Dubliner Flughafen ins Spiel gebracht. MKO

Frankreich: Brest

Bau der Linie B kann starten

■ Brest, die Hafen- und Universitätsstadt in der Bretagne, hat endlich die Trasse der lange erwarteten zweiten Straßenbahnlinie B festgelegt. Die 5,4 Kilometer lange Linie soll über elf Haltestellen verfügen und vom Bahnhof über die Haltestelle Liberté beim Rathaus – dem Kreuzungspunkt mit Linie A – über die Universität und das Viertel Bellevue bis zum Klinikum Cavale Blanche führen. Ähnlich wie bei Linie A im Viertel Pontanezen soll der Bau der Tram-Trasse mit einer umfassenden Aufwertung des Viertels einhergehen. Nach der Ecole de Commerce (Brest Business School) muss der Fluss Penfeld überquert werden. Auch beim zweiten Brückenbauwerk mit einer Höhe von rund 50 Metern entschieden sich die Planer für einen Neubau, allerdings mit nur einem Gleis. Linie B soll beim Klinikum Cavale Blanche die Endhaltestelle finden, eines der am meisten frequentierten Fahrziele im Großraum Brest. Lokalpolitiker plädieren für eine weitere Haltestelle im Viertel Saint-Pierre, die zusätzlichen 500 Meter Strecke kosten rund elf Millionen Euro. Der Kostenrahmen ist inzwischen insgesamt auf 180 Millionen Euro gestiegen, bleibt aber deutlich unter dem der 2012 eröffneten Linie A. Bei rund drei Jahren Bauzeit könnte Linie B 2025 fahren, mehr als zwölf Jahre nach der ersten Tramway-Linie A im Juni 2012.

Noch offen ist die Frage eines Depots im Verlauf der neuen Linie B in der Nähe des Klinikums, Hauptbetriebshof bleibt Porte-de-Plouzané, ebenso offen sind Zahl und Typ der zusätzlich nötigen Straßenbahnzüge. Zur Eröffnung des Betriebs 2011/12 hatte Alstom 20 Citadis 302 mit 32,76 Metern Länge und 2,40 Metern Breite geliefert. Mit 36.000 Fahrgästen täglich liegt die Auslastung bislang allerdings unter den Erwartungen: Gerechnet hatten die Verkehrsplaner ursprünglich mit 45.000 Fahrgästen täglich. VLC



■ Polen: Bytom (Beuthen) – Seit dem 9. Juli wird die Linie 38 wieder bedient. Coronabedingt ruhte der Betrieb mit den Konstal N-Wagen seit März. Eingesetzt werden nun die neuen vierachsigen Zweirichtungswagen 1019 und 1020 des Herstellers Modertrans. Am 18. Juli pausiert Tw 1019 auf der ersten Runde des Tages an der Endstelle Bytom Powstańców Ślaskich, sein erster Linieneinsatz war am 16. Juli ebenso auf Linie 38
HARTMUT MAUCKSCH

China: Guangzhou

Neue Straßenbahn in Betrieb

■ Nachdem die Bauarbeiten im März 2018 begonnen hatten, hat die gut 11 Millionen Einwohner zählende, südchinesische Stadt Guangzhou (Kanton) am 1. Juli 2020 einen neuen Straßenbahnbetrieb, die Huangpu Tram, im Nordosten der Stadt im Bezirk Huangpu eröffnet. Zunächst ist eine normalspurige, 7,7 Kilometer lange Linie von Changping Subway Station nach Xinfeng Lu mit insgesamt zehn Haltestellen in Betrieb genommen worden, eine Verlängerung um zehn Haltestellen ist bis Ende 2020 vorgesehen. Die Huangpu Tram wird dann 15 Kilometer lang sein. Sie verkehrt oberleitungslos. Die Tram dient hauptsächlich dem Zubringerverkehr zu den U-Bahn-Linien 21 und nach Verlängerung auch zur U6. Sie ist auch für den Verkehr innerhalb des Stadtteils bedeutsam. Zum Einsatz gelangen vierteilige, 37 Meter lange und 2,65 Meter breite Niederflurgelenkwagen von CRRC mit Batterien und kleinen Pantografen, die beim Halt an den Haltestellen über dort vorhandene hängende Stromschienen aufgeladen werden. Geplant ist die Eröffnung einer zweiten Linie 2022 und der Aufbau eines Systems mit 13 Linien in der weiteren Zukunft. In Guangzhou

Utrecht: Abschied der Hochflurstadtbahn nach 37 Jahren!

■ Die Utrechter Hochflurstadtbahn ist nach 37 Jahren Betrieb Geschichte – Die endgültige Einstellung erfolgte am 3. Juli, die Bauarbeiten zur Umstellung auf Niederflurbetrieb sind in vollem Gange. Schon seit 29. Mai ist der Betriebsteil in Nieuwegein ab der Haltestelle P+R Westraven ohne Verkehr, die zwei Linien nach Nieuwegein Zuid (Linie 60) und IJsselstein Zuid (Linie 61) fahren im Schienenersatzverkehr ab Utrecht CS Jaarbeursplein. Die Arbeiten umfassen im Kern den Rückbau der Hochflurbahnsteige und den anschließenden Neubau von niedrigen Bahnsteigen. Bedingt durch längere Züge in Form von bis zu rund 75 Meter langen Urbos-Doppeltraktionen, die in Zukunft hier fahren, werden die Bahnsteige länger sein als zuvor. Während der gesamten Umbauphase fährt die erst im Dezember 2019 eröffnete niederflurige „Uithoflijn" zwischen Centraal und Uithof P+R regulär. Zum Einsatz kommen in Zukunft im gesamten Netz Wagen vom Typ Urbos 100 des spanischen Herstellers CAF, welche in zwei unterschiedlichen Längen zur Verfügung stehen. Für die Uithoflijn wurden 27 Fünfteiler (Tw 6001–6027) geliefert. Mit der Wiedereröffnung der umgestellten Linien sollen eigentlich weitere 22 siebenteilige Wagen (Tw 6051–6072) zur Verfügung stehen. Größtenteils sind diese Wagen schon ausgeliefert und erhielten Ende 2019 ihre Zulassung für den Betrieb. Durch die Corona-Krise bedingt dürfte es allerdings Verzögerungen bei der Auslieferung und Inbetriebnahme der letzten Wagen kommen. Utrecht erwägt aktuell für eine höhere Betriebsstabilität noch weitere fünf Wagen des gleichen Typs anzuschaffen. Die bereits deutlich in die Jahre gekommenen Wagen vom Schweizer Hersteller SIG dürften es aufgrund ihrer Konfiguration – die Bodenhöhe beträgt 92 Zentimeter und die Wagen verfügen über keine Klapptrittstufen – wohl schwer haben, noch einmal eine neue Einsatzheimat zu finden.

Konsequent in die Zukunft

Die Wiedereröffnung der Strecke auf dem Abschnitt Utrecht CS Jaarbeursplein – Nieuwegein Zuid soll bis 21. September 2020 abgeschlossen sein. Der Abschnitt St. Antonius – Ijsselstein Zuid soll voraussichtlich am 25. Oktober 2020 in Betrieb gehen. Dank der künftigen Durchbindung ergibt sich eine deutliche Attraktivitätssteigerung. Die Umstellung des Betriebs, dessen Eröffnung in den 1980ern als einer der Wendepunkte hin zur Renaissance der Straßenbahn in Europa gilt, ist indes aufwendig, aber konsequent. Diskussionen um oberirdisch geführte Hochflursysteme, wie sie vielerorts – etwa wenn es um Rampen und oberirdische Hochbahnsteige geht – geführt werden, gehören in Utrecht nun endgültig der Vergangenheit an. NIS



Detailansicht einer Wagenfront mit Hinweisbanner zum letzten Betriebstag der Hochflurstadtbahn



Die Strecke bleibt dieselbe, aber künftig fahren auf dem gesamten Utrechter Stadtbahnnetz Niederflurwagen, die an Niederflurbahnsteigen halten NICOLAI SCHMIDT (2)

existiert bereits seit dem 31. Dezember 2014 ein Straßenbahnsystem namens Haizhu Tram, mit dem das neue in Huangpu nicht verbunden ist. BEKUS

Polen: Poznań

Neubaustrecke eröffnet im September

■ Im polnischen Poznań (Posen) ist der Bau einer neuen Straßenbahnstrecke zum Abschluss gekommen. Die neue Strecke zwischen Rondo Żegrze bis Falista-Straße mit dem dortigen Busbahnhof ist nur 640 Meter lang. Es ist die erste Strecke in Poznań mit einer im Uhrzeigersinn befahrenen Wendeschleife. Die erste Probefahrt fand in der Nacht vom 2. auf den 3. Juli statt. Als Erstes war Tw 414 vom Typ RT6 NF 06 AC unterwegs. Dieser ist mit 2,44 Metern breiter als die polnische Standardwagenbreite von 2,40 Metern.

Bei der Probefahrt wurde eine drohende Kollision mit einem Signalmast rechtzeitig erkannt. Die erste offizielle Probefahrt für die Stadtbehörden folgte am 6. Juli. Dabei kamen Wagen der verschiedenen Bauarten zum Einsatz. Den „Korso" eröffnete der Tw 926 vom Typ Moderus Gamma/ZR model LF 03 AC BD, es folgten Tw 490 (Moderus Beta MF 02 AC), Tw 513 (Combino), Tw 540 (Solaris Tramino S105p), Tw 156+157 (klassischer 105Na-Zug), Tw 414 (Tatra RT6 MF 06 AC) sowie last, not least der ehemals Frankfurter Zweirichtungs-DÜWAG Tw 907 Typ O. Die Eröffnung für den Linienverkehr ist Ende September 2020 geplant MMA

VAE: Dubai

Weitere Metrostrecke eröffnet

■ Am 8. Juli eröffnete der Scheich Mohammed Bin Rashid al Maktoum die 15 Kilometer lange Metrostrecke von Jabal Ali zu dem neu erschlossenen Expo-Gelände, obwohl die vorgesehene Expo 2020 aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie verschoben wurde. Die neue, automatisch betriebene Strecke besitzt sechs Haltestellen. Mit 11,8 Kilometern befindet sich ein Großteil der neuen Trasse auf einer aufgeständerten Viadukt-Strecke, lediglich 3,2 Kilometer verlaufen auf einem unterirdisch errichteten Streckenabschnitt mit zwei Tunnel-Haltestellen. Ausgelegt ist die neue Linie, die später um 3,4 Kilometer zum Al Maktoum International Airport verlängert werden soll, für eine Kapazität von 23.000 Fahrgästen pro Stunde und Richtung. Für den Betrieb stehen 15 Fünf-Wagenzüge vom Typ Metropolis des Herstellers Alstom zur Verfügung, welche nun Teil einer 50 Fahrzeuge umfassenden Lieferserie sind. Diese wurde für eine Verstärkung des Fahrplantakts erforderlich. Dubai besitzt seit 2009 ein Metro-Netz aus zwei Linien, welches derzeit rund 89 Kilometer Streckenlänge umfasst. JEP

Dubai: Metrozug des Herstellers Alstom der Dubai-Metro auf der Hochtrasse vor der Skyline der Stadt JENS PERBANDT

Ein kurzer Tatra-Sommer

Dresden: Tatraeinsätze wegen „Corona“ ■ Vom 22. Juni bis 18. Juli standen montags bis freitags wieder je fünf Tatra-Züge im regulären Linieneinsatz und erbrachten täglich über 1.120 Fahrplankilometer auf den Linien 3 und 8. Doch die endgültige Ablösung naht, im Juli fand mit einer Speziallore die Streckenvermessung für den Niederflurwagen NGTDXDD von Bombardier statt, dessen Prototyp bereits im Spätsommer 2021 in Elbflorenz erwartet wird



Ende Mai 2010 war es, als die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) mit einem feierlichen Programm ihre Tatrawagen „in Rente“ schickten. Doch seither verging noch kein Sommer ganz ohne die tschechoslowakischen Klassiker. Allem voran der Studenten-, aber auch der Schüler- oder Stadionverkehr sorgten immer wieder für ein paar wenige Einsätze. In der Vorweihnachtszeit steigerten sich diese in den Verkehrsspitzen auf bis zu fünf Tatra-Kurse, um trotz Einkaufsverkehrstrubel die Wendezeiten an den Endpunkten abzusichern. Doch nun führte die

224 266+244 048 haben am 23. Juni ihr Nachtquartier im Betriebshof Gorbitz fast erreicht und legen sich vor der Haltestelle Schlehenstraße leicht in die Kurve



Als ob es nie anders gewesen wäre, fährt die Doppeltraktion aus 224 218+244 047 am 16. Juli 2020 durch die Gleisschleife Hellerau



Ein neuer markanter Kopfbau ziert inzwischen den Nürnberger Platz. Davon unbeeindruckt fährt der Fahrgastzählzug 224 261+224 229+244 020 als Plankurs der Linie 3 stadtwärts

Die 1/6 Regelung

Die zu gewährende Pause für das Fahrpersonal kann innerhalb eines Dienstes aus mehreren Lenkzeitunterbrechungen bestehen. Deren Gesamtdauer muss mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßig angesetzten Lenkzeit betragen. Dabei finden allerdings nur Lenkzeitunterbrechungen von mindestens zehn Minuten Berücksichtigung. Üblicherweise finden diese Pausen an den Endpunkten statt. Voraussetzung dafür ist eine ausreichend lange Wendezeit, was zu einem entsprechend erhöhten Mehrbedarf an eingesetzten Fahrzeugen führt.

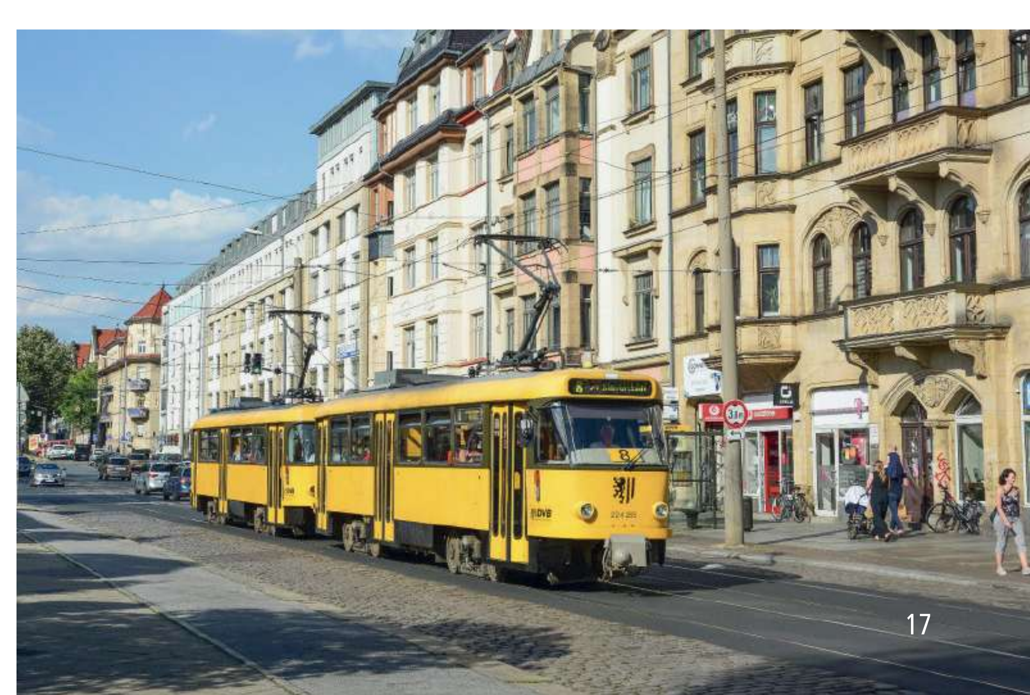


Tatrazug-Begegnungen ergaben sich aufgrund teilweise gleicher Linienführung der 3 und 8 in den vier Wochen vor den Sommerferien häufig, so wie hier auf der Königsbrücker Straße

Corona-Pandemie zu einem völlig neuen Phänomen eines ausgedehnten Linieneinsatzes der Tatras Typ T4D-MT/TB4D mitten im Hochsommer: Denn angesichts der Pandemie haben die Verkehrsbetriebe ihr auf minimalisierten Fahrzeugeinsatz ausgelegtes Dienstplankonzept der Blockpausen zugunsten des Fahrens nach 1/6-Regelung vorerst weitgehend aufgehoben.

Dienstplan bringt Mehrbedarf

Während bei den Blockpausen nach einer gewissen Zeit der Fahrer des Wagens mit einem Kollegen wechselt und in die Pause



224 265+244 034 auf der trotz jahrzehntelanger Planung noch immer nicht erneuerten Königsbrücker Straße AUFNAHMEN DIESES BEITRAGS, SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: MICHAEL SPERL

Zwei Nächte kam dieses skurrile Gefährt auf den künftig ersten Einsatzstrecken der neuen Niederflurwagen NGTDXDD für detaillierte Messungen zum Einsatz. Frederic Deutzer vom Messdienstleister Deutzer Technische Kohle GmbH führte das Gefährt zuvor im Betriebshof Gorbitz vor

Streckenvermessung für neue Niederflur-Generation NGTDXDD

Die 2019 bestellten und voraussichtlich ab 2021 von Bombardier gelieferten Stadtbahnwagen NGTDXDD sind die ersten Dresdner Straßenbahnwagen mit 2,65 Metern Breite. Dafür ist das Netz momentan allerdings nur mit Einschränkungen ausgelegt, viele Abschnitte sind aufgrund zu geringen Gleismittenabstands oder wegen zu nah am Gleis stehender Hindernisse noch nicht mit den breiten Wagen befahrbar. Fest steht jedoch, dass zuerst die Linie 2 samt benachbarter Umleitungsstrecken befahren wird, weil dort der Ausbau am weitesten fortgeschritten ist. Der letzte, noch nicht entsprechend ausgebaute Abschnitt auf der Steinbacher Straße kommt in Kürze an die Reihe, die Aufsichtsbehörde hat dieses Projekt mit Planfeststellungsbeschluss vom 11. Juni genehmigt.

Nächtliche Messfahrten

In den Nächten 7./8. sowie 8./9. Juli fanden jeweils detaillierte Messungen statt, um die bereits fertigen Abschnitte auf uneingeschränkte Tauglichkeit für die NGTDXDD zu prüfen. Dabei zog der sonst als Fahrleitungsinspektion eingesetzte Tatra-Atw 201 122 eine per Kuppelstange angehangene Messlore über die fraglichen Strecken, gefolgt von einem als Schutzwagen fungierenden, in einigem Abstand folgenden Niederflur-Linienwagen. Mit der Apparatur wollten die DVB-Fachleute feststellen, ob für die neuen NGTDXDD weitere Anpassungen im Gleisnetz beziehungsweise in der tangierenden Infrastruktur notwendig sind.

Bis zur Ankunft des ersten neuen Stadtbahnwagens voraussichtlich im Spätsommer 2021 bliebe dann noch ausreichend Zeit, gegebenenfalls nötige Anpassungen vorzunehmen.

Vor dem ersten Einsatz der Lore wurde die für Dresden passende Spurweite 1.450 Millimeter eingestellt und das Gespann vom Betriebsleiter technisch abgenommen. Während die Messlore im



geht, bleiben bei der 1/6-Regelung über die gesamte Dienstzeit Personal und Wagen zusammen. Das minimiert Kontakte unter den Fahrbediensteten, im theoretischen Fall eines infizierten Mitarbeiters findet so keine schnelle Weiterverbreitung des Virus innerhalb des Unternehmens statt. Dieses Modell funktionierte in der Anfangszeit bei ausgedünntem Takt in Dresden völlig problemlos, jedoch kamen die DVB nach dem Lockdown mit der Wiedereinführung des 10-Minuten-Taktes und schließlich der Wiedereröffnung der zwischenzeitlich baubedingt unterbrochenen Linie 4 über die

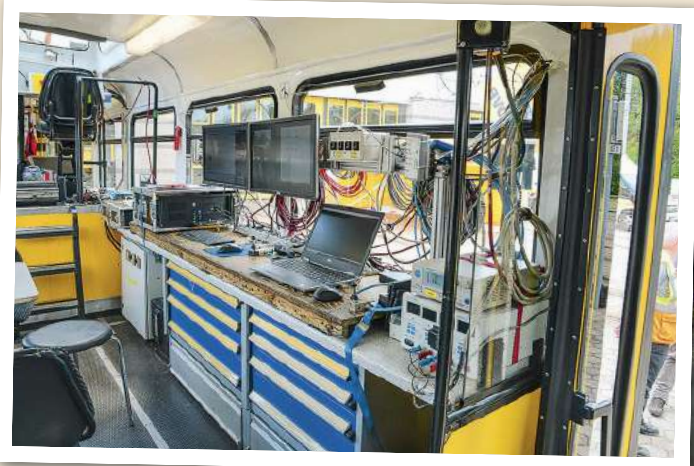
Auf dem Abschnitt der Linie 3 zum Endpunkt Wilder Mann sind selten Tatras anzutreffen, Zug 224 267+224 217+244 046 ist unweit des Hubertusplatzes stadtwärts unterwegs



Aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeit des Messgespanns kamen nur die Nachtstunden für die Messungen infrage. An der Gleisschleife Webergasse legt der Zug samt Schutzwagen vom Typ NGT6DD eine Pause ein JONAS KÜRTEN



Um die Gleisbeschaffenheit sowie die jeweils exakte Lage der Messlore im Gleis zu überwachen, tasten zwei Laser andauernd den Schienenkopf ab



Vollgestopft mit zusätzlicher Computertechnik zur Echtzeitauswertung der Messdaten präsentierte sich zu den Messfahrten der Fahrleitungs-Inspektionswagen 201 122



Mit einem „Lichtgewitter" aus Rücklichtern und Rundumleuchten fiel die Messlore beim nächtlichen Einsatz auf. Zusätzlich schickten die DVB zur Sicherheit einen Niederflurwagen als Schutzwagen hinterher JONAS KÜRTEN

Gleisnetz bewegt wurde, zeichneten Präzisionslaser laufend die Profilfreiheit der Strecke auf. Begonnen wurde mit der Linie 2. Aber auch mögliche Umleitungsstrecken sowie Teile der Linien 1, 3 und 10 standen im Fokus der Messungen.

Messung mit der Punktwolke

Die Laser erzeugen eine sogenannte Punktwolke (Point Cloud). Diese Messweise macht es möglich, binnen kurzer Zeit sehr komplexe Strukturen originalgetreu mittels Software digital abzubilden. So können die Techniker auf den Millimeter genau feststellen, welche Hindernisse den breiteren Wagen noch im Wege stehen: ob noch ein Weichensignal umgebaut, ein Schild versetzt oder ein Baum verschnitten werden muss, damit es später zu keiner Kollision kommt. Teil des Prüfplans waren auch die Bahnsteigkanten. Wenn sie für den neuen Stadtbahnwagen keine Gefahr darstellen, kann alles so bleiben. Andernfalls werden sie bis zum ersten Einsatz der Wagen noch angepasst. Die Messlore gehört der international tätigen Firma Deutzer Technische Kohle GmbH, die damit auch schon bei Trambetrieben im Ausland Messdienstleistungen ausgeführt hat. Das Unternehmen hat bereits mehrfach im Auftrag der DVB den Schienenzustand, die Fahrleitungsanlagen oder die Haltestellen geprüft.

Grenze der Fahrzeugverfügbarkeit. Schließlich bedingt die 1/6-Regelung eine längere Standzeit an den Endpunkten, also mehr Kurse und damit auch Wagen pro Linie. So fanden die Tatras statt auf den seit März nicht mehr angebotenen Verstärkerfahrten nun im normalen Linienbetrieb Verwendung und erbrachten zusammen Laufleistungen von täglich über 1.120 Kilometern im fahrplanmäßigen Linieneinsatz. Während der früheste Kurs bereits im Morgengrauen um 4:43 Uhr ab Betriebshof Trachenberge auf Strecke ging, rückte der letzte Zug abends erst um 20:14 Uhr wieder dort ein. Der Einsatz konzentrierte sich auf die beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Linien 3 und 8, für die der Betriebshof Trachenberge von zurückliegenden Einsätzen ohnehin noch passende Beschilderungssätze vorhält. Während die Linie 3 neben den üblichen Niederflurzügen mit planmäßig zwei Tatra-Dreifachtraktionen fuhr, kamen auf der Linie 8 drei Doppeltraktion zu Einsatzehren. Eine Besonderheit stellte auch die Übernachtung eines Zuges der Linie 8 im Betriebshof Gorbitz dar, wohin sich im letzten Jahrzehnt üblicherweise gar keine Tatras mehr verirrten. Als Kurs 17 der Linie 8 ging es am Tag 1 von „Stammsitz" der Tatras im Depot Trachenberge nach Gorbitz, am Folgetag als Kurs 14 wieder retour.

Mit Ferienbeginn vorerst beendet

Dieses Spektakel zog auch zahlreiche Straßenbahnfreunde von auswärts an und lief über vier Wochen bis zum Beginn der sächsischen Sommerferien am 17. Juli. Dann trat wieder ein ausgedünnter Ferienfahrplan in Kraft, der Einsätze der Hochflurwagen erübrigte. Wie es nach den Ferien ab 31. August weitergeht, bleibt abzuwarten. Einerseits steht die Fortführung der Dienstplanung nach 1/6-Regelung nach den Sommerferien derzeit auf dem Prüfstand, andererseits lässt eine größere Baumaßnahme mit Schienenersatzverkehr im Zuge der Linie 11 Fahrzeugeinsparungen auf der Strecke nach Bühlau erwarten. In jedem Fall sollen die Schulen nach den Ferien wieder im Normalbetrieb starten, sodass der Einsatz von Tatrazügen zumindest im Schülerverkehr sehr wahrscheinlich ist.

Bei Redaktionsschluss befand sich Tatra-Tw 224 269 in der Werkstatt Trachenberge in Revision, was zumindest auf ein nicht allzu schnelles Finale für die letzten Hochflurwagen schließen lässt. MICHAEL SPERL

Geschenk zum 763. Stadtjubiläum

In der Fußgängerzone liegt die neue Haltestelle Wełniany Rynek



Im Sommer 2012 biegt der Wegmann-GT6 266, 1971 als Tw 364 in Kassel in Dienst gestellt, aus Piaski kommend etwas weiter westlich der oben gezeigten Situation an der Katedra in Richtung Wełniany Rynek ab AUFNAHMEN DES BEITRAGS: BERNHARD KUSSMAGK

Polen: Tram in Gorzów Wielkopolski: wiedereröffnet ■ Nach knapp drei Jahren ging im früheren Landsberg an der Warthe die Straßenbahn frisch saniert und mit überwiegend neuem Wagenpark wieder in Betrieb

In der Woiwodschaft Lebus liegt die westpolnische Stadt Gorzów Wielkopolski mit 124.000 Einwohnern. Seit 1899, mit einer Unterbrechung zum Ende des Zweiten Weltkriegs hin, fahren hier elektrische Straßenbahnen. Seinerzeit hieß die Stadt Landsberg an der Warthe, lag in der Mark Brandenburg und hatte zum Zeitpunkt des Entstehens der Elektrischen nur 35.000 Einwohner. Ab 1943 begann eine Umstellung auf Obus, jedoch nahmen die Polen 1945 die Straßenbahn wieder in Betrieb. In der stark zerstörten Innenstadt kam es zu Neutrassierungen, in den Außenbezirken zu Streckenverlängerungen, doch auch zu drei Streckenstilllegungen. In den 1970ern errichtete die Stadt ein neues Depot im westlichen Vorort Wieprzyce und legte die alte Anlage am Hauptbahnhof still. Alle drei bestehenden Strecken wuchsen in die Außenbezirke, seither blieb das Netz jahrzehntelang unverändert.

Die Straßenbahn lebte von der Substanz und nach dem Fall des Eisernen Vorhangs halfen mehrere Zugänge aus Kassel stammender Gelenkwagen, die angespannte Wagenparksituation zu lindern. Die Gleisanlagen befanden sich größtenteils in einem abgenutzten Zustand. Im Januar 2012 stellte der Verkehrsbetrieb die Linien 4 und 5 ein und beendete die Bedienung des Hauptbahnhofs, zu dem eine eingleisige kurze Stichstrecke führt. Sie blieb als Betriebsstrecke erhalten. Erst 2013 beschloss die Stadt einen großen Modernisierungsplan. Neben der Verjüngung des Wagenparks sollte das Netz komplett erneuert und durch mehrere Neubaustrecken erheblich erweitert werden. Allein im Stadtteil Górczyn im Nordosten der Stadt leben heute 40.000 Menschen, aber sie haben keinen Straßenbahnanschluss – was sich im Zuge der Modernisierung mittelfristig ändern sollte. Das Modernisierungsprogramm zur Erneuerung der bisherigen Strecken hat ein Investiti-

Am Anfang der Fußgängerzone liegt die Haltestelle Katedra. Die Abzweigung nach Piaski ist zwischen den Wagen erkennbar

Fahrzeugpark der Tram

Wagen-Nr.	Typ
301 bis 314	Pesa 2015 N „Gorzów Twist“ (ZR-Niederflurwagen)
252 bis 259	DÜWAG/Wegmann 6ZGTW (ZR)
261, 272	DÜWAG/Wegmann 6EGTW (ER)
78	Konstal 105N (ER)
117, 134	Konstal 105Na (ER)
Atw 01	Konstal 4N (ER)
Htw 100	Konstal N (ER)



In zwei Reihen stehen die „aufgepeppten“ ex-Kasseler Gelenkwagen derzeit im Betriebshof. Der vierte Wagen von vorn ist Tw 272, einer der Einrichtungswagen



Der westliche Teil der Tramstrecke durch die Generała Władysława Sikorskiego blieb ein eingleisiger Engpass



onsvolumen von 225 Millionen Złoty (53 Millionen Euro), von denen die Europäische Union 37,5 Millionen Złoty oder 8,8 Millionen Euro fördert. Neue Pesa-Twist-Fahrzeuge hat der Verkehrsbetrieb 2017 für 115,2 Millionen Złoty – rund 27 Millionen Euro – bestellt, am 1. Oktober 2017 legte er das Gesamtnetz zunächst still.

Wiedereröffnung 2020

Nicht wie erwartet ab April, sondern erst seit dem 2. Juli rollen wieder Straßenbahnen durch Gorzów. Gegen Mittag erfolgte die Einweihung der Strecke im Zuge einer Feier zum Stadtjubiläum und die Fahrgäste waren froh, statt in die Schienenersatzverkehrsbusse wieder in die Bahn steigen zu können. Anders als ursprünglich vorgesehen ging die komplette Linie 1 von Wieprzyce im Westen nach Silwana im Nordosten wieder in Betrieb. Auf einem überwiegenden Teil der Strecke gibt es neue Gleise und Oberleitungsanlagen. Zu nennenswerten Neutrassierungen kam es kaum, allerdings in vielen Fällen zu erheblichen Verbesserungen der Situation an den Haltestellen. Etwas bedauerlich ist die Tatsache, dass die Strecke im Zuge der Generała Władysława Sikorskiego am westlichen Rand der Innenstadt eingleisig blieb. Durch die notwendige Querung der stark befahrenen Kreuzung Ewarysta Estkowskiego/Edwarda Jancarza im Zuge der Eingleisigkeit kommt es hier zu zwei- bis dreiminütigen Wartezeiten der Plankurse.

Umso erfreulicher ist der Umstand, dass die Sikorskiego westlich der zentralen Haltestelle Katedra in eine Anliegerstraße umgewandelt wurde und östlich der Haltestelle Katedra nunmehr als Fußgängerzone gestaltet ist. Insbesondere durch die beiden neuen Haltestellen Wełniany Rynek (Bedienung nur westwärts) und Herbata (Bedienung nur ostwärts) hat sich die Erschließung des östlichen Zentrums wesentlich verbessert. Besonders zu erwähnen ist die überfahrbare Kaphaltestelle Herbata, ein Novum in Gorzów. Auch die Stichstrecke zum Hauptbahnhof schloss der Verkehrsbetrieb wieder ans Netz an. Weichen und Kurve in die Dworcowa wurden erneuert, die gerade Strecke längs der Dworcowa sowie die enge Wendeschleife blieben unangetastet.

Außerhalb der Innenstadt existieren zwei weitere eingleisige Streckenabschnitte zwischen Pomorska und Park Kopernika sowie zwischen Plac Słoneczny und Wieprzyce. Zusammen mit einigen langen Wartezeiten an Ampeln tragen sie zur Anfälligkeit für Verspätungen bei. Andererseits sind weite Streckenabschnitte auf eigenem Gleiskörper trassiert, was sich naturgemäß positiv auf die Zuverlässigkeit der Straßenbahn auswirkt. Die 2,7 Kilometer lange und von der Haltestelle Katedra nach Norden führende Strecke nach Piaski liegt weiterhin brach. Bis auf abgenommene Oberleitungen und an einigen wenigen Stellen entfernte Gleisanlagen sind noch keine Baufortschritte erkennbar. Diese Strecke soll bis Ende 2021 runderneuert wiedereröffnet werden. Dann sollen hierher die Linien 2 (von Wieprzyce kommend) und 3 (von Silwana kommend) fahren. Wann es bis Górczyn geht, ist noch offen.

Fahrplan und Wageneinsatz

Täglicher Betriebsbeginn ist um 4:30 Uhr, Betriebsende um 23 Uhr. Tagsüber fahren die Bahnen alle zwölf Minuten, im Berufsverkehr alle acht Minuten, ab 17:30 Uhr viertelstündlich. Samstags und sonntags gilt ein 15-Minuten-Takt. Die Fahrzeit für die 9,5 Kilometer lange Strecke beträgt 29 Minuten. Bisher kommen nur die neuen, vollklimatisierten Pesa-Wagen zum Einsatz, während die aufgehübschten ehemaligen Kasseler Gelenkwagen benötigt werden, wenn die Strecke nach Piaski wieder in Betrieb geht. BERNHARD KUSSMAGK



Gleichermaßen markant wie auch speziell Modelleisenbahnern vertraut dürfte das Empfangsgebäude des Bonner Hauptbahnhofs sein, vor dem die beiden klassischen Straßenbahnlinien 61 und 62 fahren. Der Stadtbahnbetrieb spielt sich im Untergrund ab

Vom Bunker zum Siebengebirge

Bonn: Entdeckungstour mit Linie 62 ■ In Form eines „U“ fährt sie durch die einstige Bundeshauptstadt, teils auf der Kleinbahntrasse der früheren Siebengebirgsbahn. Wer die Niederflurwagen von DUEWAG hier noch im Einsatz erleben möchte, sollte nicht zu lange zögern, denn 2022 kommt die neue Wagengeneration

Die frühere Bundeshauptstadt Bonn gehört mit etwa 330.000 Einwohnern zu den 20 größten deutschen Städten. Als bedeutendster Sohn der Stadt gilt der Komponist Ludwig van Beethoven. Zum Bild der Bundesstadt gehören bis heute neben mehreren Stadtbahnstrecken auch zwei „klassische“ Straßenbahnlinien, auf denen aktuell noch die 1994 gebauten Niederflurwagen fahren. Eine der beiden Verbindungen ist die Linie 62, die in Form eines umgestülpten „U“ von Dottendorf im Südwesten durch das Stadtzentrum auf das andere Rheinufer nach Oberkassel Süd ganz im Süden des rechtsrheinischen Stadtgebiets führt. Dabei durchfährt sie Stadtbezirke mit ganz unterschiedlichen Gesichtern und verbindet großstädtischen Betrieb mit kleinstädtischer Atmosphäre.

Vom Bunker immer nach Norden

Die Route der Linie 62 beginnt in der Wendeschleife am Quirinusplatz im Stadtteil Dottendorf. Überragt wird diese von einem unter Denkmalschutz stehenden alten Hochbunker, der mit seinen Abmessungen nicht recht in die Vorstadt-Atmosphäre mit eher niedriger Bebauung passen will. Zwei Türmchen verleihen ihm ein burgähnliches Aussehen, sodass er sich andererseits von den sonst eher für diesen Verwendungszweck üblichen Betonklötzen durchaus positiv abhebt.

Weil in der eingleisigen Schleife auch die zweite Bonner Straßenbahnlinie 61 nach



Trotz seines ungewöhnlichen Äußeren bleibt der Dottendorfer Hochbunker doch ein solcher. Unmittelbar davor befindet sich die Endschleife der beiden Straßenbahnlinien 61 und 62



Südwestlich des Hauptbahnhofs durchfahren die Trams mehrere Straßen mit gepflegtem Ambiente und schön restaurierten Häusern. Tw 9460 an der Ecke Bonner Talweg/Goethestraße

AUFNAHMEN DIESES BEITRAGS, SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: MICHAEL KOCHEMS

Am 17. März 2020 sieht Tw 9463 in der engen Prinz-Albert-Straße wenigstens etwas Sonne, im Sommer lässt das dichte Blätterdach die schönen Häuserfronten im Schatten versinken



Auerberg wendet, ist hier fast immer viel Betrieb. Vor allem werktags kommt oder startet alle paar Minuten eine Bahn. Sowohl Ankunfts- als auch Abfahrtshaltestelle liegen außerhalb der Schleife direkt an der geraden Straße. Bis ins Stadtzentrum teilen sich beide Linien die anschließende Strecke.

An der nächsten Haltestelle Hindenburgplatz bietet sich links ein schöner Ausblick in die nahe herangerückten Hügel, die noch einmal daran erinnern, dass die Stadt Bonn in einem Flusstal liegt, es aber auch nicht weit bis in die Eifel ist.

Nach rechts geht es zu den Gummibären – dort befand sich bis 2018 der Firmensitz eines weltbekannten Süßwarenherstellers. Heute ist hier immerhin noch eine Produktionsstätte zu finden. Der nicht minder bekannte und beliebte Fabrikverkauf befindet sich jedoch an anderer Stelle im Stadtteil Bad Godesberg.

Wir sind jetzt bereits im Stadtteil Kessenich. Die Straßenbahngleise führen einige Fahrminuten lang in nördlicher Richtung durch die teils alleeartig beidseitig von Bäumen eingerahmte Hausdorffstraße. Die Fahrt ist relativ unspektakulär, doch werden die Häuser schnell größer und das Umfeld wird somit auch großstädtischer.

Nach einem Schlenker über die viel befahrene Reuterstraße geht es weiter nach Norden. Links und rechts des Bonner Talwegs stehen jetzt viele ältere Stadthäuser aus der Gründerzeit, und dass wir uns im erweiterten Zentrum befinden, verdeutlicht auch der hier vorherrschende Mangel an freien Parkplätzen.

Hakenschlagen am Hauptbahnhof

Die Linie 62 biegt nun nach rechts in die Königstraße ab und führt weiter durch die Prinz-Albert-Straße. Obwohl nur unweit vom Bahnhofsviertel und den Hauptverkehrsrouten entfernt, findet sich in diesem nur wenige hundert Meter langen Teilstück ein vorwiegend beschaulich-gemütliches Flair. Beidseitig stehen hinter großen, alten Bäumen viele gut gepflegte Gründerzeithäuser und obwohl die Straßen auch hier zugeparkt sind, nutzen doch deutlich mehr Radfahrer und Fußgänger als Autofahrer die Straßen.

Bereits an der folgenden Haltestelle Poppelsdorfer Allee wandelt sich das Bild erneut. Wir befinden uns jetzt bereits quasi

Kurzinfo zur Linie 62

Haltestellen:	26
Linienlänge:	11,6 Kilometer
Fahrzeit:	37 Minuten
Takt:	10/30 Minuten (Mo-Sa/So)
Betreiber:	SWB Stadtwerke Bonn

Den Rhein überquert die Linie 62 in Straßenmittellage auf der Kennedybrücke. Im Sommer 2016 kommt Niederflurtriebwagen 9466 in einem etwas gemischten Farbkonzept von Beuel herüber

Fahrzeugeinsatz: Bis auf Weiteres noch mit Niederflurwagen der DUEWAG

Der Bonner Wagenpark für die beiden Straßenbahnlinien besteht zurzeit typenrein aus 24 sechsachsigen, dreiteiligen Niederflurtriebwagen der ersten Generation der Firma DUEWAG, die zu einem großen Teil Vollwerbungen tragen. Nur wenige Exemplare sind im Bonner Standard-Farbschema grau mit roten Kopfbereichen an beiden Enden unterwegs. Ihre Wagennummern 9451–9474 weisen auf das Jahr ihrer Inbetriebnahme 1994 hin, sie sind inzwischen also 26 Jahre alt. Die zunehmende Schadanfälligkeit der Zweirichtungsfahrzeuge hat dazu geführt, dass die Bonner Stadtwerke Ende 2019 insgesamt 26 neue Niederflurbahnen des Typs „ForCity Smart“ bei Škoda Transportation bestellt haben. Diese sollen ab 2022 ausgeliefert werden und anschließend den aktuellen Fahrzeugpark ersetzen.



Eng ist die S-Kurve unter dem südlichen Hauptbahnhof hindurch. Quietschend kommt der auffällig designte Tw 9472 kurz vor der Haltestelle Poppelsdorfer Allee wieder ans Tageslicht

Blick in das hinter dem Hauptbahnhof liegende Wendegleis Quantiusstraße mit einem der wenigen werbefreien Tw im aktuellen Lack. Zur Indienststellung war die Serie lindgrün lackiert



am Abstieg in den Bahnhofstunnel. Die Strecke macht dabei eine Kehre von 180 Grad, während sich geradeaus in der Quantiusstraße ein Stumpfgleis befindet. Hier wenden an Schultagen zahlreiche Verstärkerkurse beider Straßenbahnlinien mit Fahrtziel Hauptbahnhof, aber vor allem der Linie 61 aus Auerberg. Weil die Bahnen dazu mangels direkten Abzweigs vom Streckengleis in die Wendeanlage gegen den Verkehr zurücksetzen müssen, sorgt das stets für etwas Aufregung und Staus vor allem bei sonstigen motorisierten Verkehrsteilnehmern. Die Ausfahrt vom Wendegleis direkt in Richtung Hauptbahnhof ist hingegen möglich. Die frühere Brachfläche zwischen Quantiusstraße und Hauptbahnhof wurde in den letzten Jahren bebaut.

Wenn die Bahnen auf der anderen Seite der Eisenbahngleise nach einer S-Kurve durch die Unterführung wieder ans Tageslicht gekommen sind, halten sie seitlich versetzt vor dem charakteristischen Gebäude des Bonner Hauptbahnhofs, welches auch Modellbahnern als H0-Modell bekannt ist.

Obwohl bereits westlich der Gleise „viel los“ war, so ist der Unterschied zu dieser Seite dennoch frappierend: Hier ist der Fahrgast endgültig in der Großstadt angekommen. Dazu tragen neben dem Haupteingang des Bahnhofs auch der große und stark frequentierte Busbahnhof nebenan sowie der Beginn der städtischen Fußgängerzone bei. Zahlreiche Taxis runden das „Großstadtflair“ ab.

Ein Bogen um Beethoven

Nach der Haltestelle Hauptbahnhof geht es erst noch ein Stück geradeaus und anschließend nach halbrechts durch die wieder deutlich ruhigere Thomas-Mann-Straße weiter. Weil hier offiziell nur Anlieger erlaubt sind, stören nur wenige Autos das Bild für Fotografen, die hier die Trams der noch vereinigt fahrenden Linien 61 und 62 vorzugsweise in den späten Vormittagsstunden vor vielen gut gepflegten Altbauten ablichten können. Nur wenige Meter weiter sind wir an der Haltestelle Stadthaus wieder „mitten im Getümmel“: Von links kommt aus dem Tunnel die Stadtbahnlinie 66 hinzu, und für kaum 100

Modern und sehr lang ist die Haltestelle Bertha-von-Suttner-Platz/Beethovenhaus. Vorn am zwischen den Richtungsgleisen errichteten Bahnsteig halten im Niederflurteil die Straßenbahnen, im Hintergrund ist der Hochflurbahnsteig der Stadtbahnlinie 66 nach Siegburg erkennbar

Meter teilen sich die drei Linien den eigenen Bahnkörper inmitten der mehrspurigen und viel befahrenen Oxfordstraße, die zugleich als Bundesstraße 56 klassifiziert ist. Im Anschluss daran biegt die Linie 61 nach links in die Wilhelmstraße Richtung Castell und Auerberg ab, während die Linien 62 und 66 geradeaus die lang gestreckte Haltestelle Bertha-von-Suttner-Platz/Beethovenhaus erreichen.

Wie deren Name schon andeutet, befindet sich in unmittelbarer Nähe in der Fußgängerzone an der Bonngasse Nr. 20 das Geburtshaus des berühmten Musikers und sicherlich weltweit bekanntesten Bürgers der Stadt. Angesichts der häufig davorstehenden Besichtigungsgruppen wäre es auch ohne die Informationstafeln kaum zu verfehlen. Ansonsten wirkt es eher unscheinbar und einer so großen Persönlichkeit kaum angemessen – einfach ein sehr schön renoviertes, mehrstöckiges Altstadthaus. Generell lädt die von den Bahnen halb umfahrene Fußgängerzone im Stadtzentrum mit vielen Geschäften und Gaststätten zum Flanieren und Verweilen ein.

Aber auch die bereits erwähnte Bahn-Haltestelle inmitten der viel befahrenen B56 ist durchaus etwas Besonderes, alleine infolge ihrer Länge von gut 120 Metern. In Fahrtrichtung Beuel gibt es zunächst einen Hochbahnsteig für die gewöhnlich in Doppeltraktion verkehrenden Stadtbahnzüge. Nach einem Fußgängerüberweg folgt ein niederfluriger Bahnsteig für die Straßenbahnen. Die komplette Anlage ist barrierefrei und bietet mit ihrer durchgehenden Überdachung den Fahrgästen guten Wetterschutz.



Über den Rhein

Die Strecke steigt nun auf der Brückenrampe an und passiert auf der weitläufigen Kennedybrücke den Rhein auf dem Weg in den Stadtteil Beuel. Weil die Konstruktion der Brücke vollständig auf Pylonen verzichtet



Unter der Werbung verbirgt sich noch der Originallack: Aus der Oberen Wilhelmstraße kommend biegt Tw 9469 am 27. Juni 2018 auf den Vorplatz des Bf. Bonn-Beuel ein

SWB Bus und Bahn

Übersichts- und Umgebungsplan der Linie 62, gut zu sehen der U-förmige Streckenverlauf STADTWERKE BONN

und die Fahrleitungsmasten außen stehen, sind die Bahnen auf der mittigen, vom Autoverkehr abgetrennten Gleistrasse den ganzen Tag über gut zu fotografieren. Für Fahrgäste bietet die Brücke einen schönen Ausblick vor allem flussabwärts, wo auf dem rechten Rheinufer bereits das berühmte Siebengebirge grüßt. Weitere Blickfänge sind auch das 117 Meter hohe ehemalige Abgeordnetenhochhaus „Langer Eugen“, welches heute den UN-Campus beheimatet. Weiterhin markant ist der um weitere gut 45 Meter höhere „Post Tower“ gegenüber.

Jenseits der rechtsrheinischen Brückenrampe zweigt die Straßenbahnstrecke am Konrad-Adenauer-Platz nach rechts von der in Richtung Siegburg weiterführenden Stadtbahntrasse ab. Natürlich wurde auch der frühere Bundeskanzler, der sich 1949 sehr für Bonn als Bundeshauptstadt eingesetzt hatte, straßenamentlich verewigt.

Durch die enge Beueler Hauptstraße wird nach wenigen hundert Metern der Beueler Bahnhof erreicht. Hier laufen bereits die Arbeiten zur Verlängerung der S-Bahn-Linie S13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel, welche den überregionalen Bekanntheitsgrad des Beueler Bahnhofs durchaus gesteigert haben dürften. Um Platz für einen neuen Bahnsteig zu schaffen, soll hier das historische Güterbahnhofsgebäude komplett um etwas mehr als drei Meter nach Osten verschoben werden.

Bis zum Bahnhof Beuel war die Linie 62 fast durchgängig eine mehr oder weniger typische Straßenbahn. Teils mit Schienen in der Fahrbahn, teils auch auf eigenem Gleiskörper in Straßenmitte führte sie von Dottendorf bis hierher. Der Bahnhofsvorplatz weckt beim Betrachter vermutlich unterschiedliche Gefühle, vielleicht auch abhängig von der Tageszeit. Er macht einen durchaus nicht ungepflegten Eindruck, doch wirkt es trotzdem ein wenig, als wäre der Zug buchstäblich schon vor einer Weile abgefahren. Anders

Wochenendruhe für acht der 24 vorhandenen Niederflur-Tw in der Freiluft-Abstellanlage des Betriebshofs Beuel am 27. Mai 2017. Von hier rücken die Wagen der 62 aus MICHAEL BEITELSMANN



Geschichtliches zur Linie 62

Erst seit August 1994 fährt die Linie 62 auf dem heutigen Streckenverlauf. Zum 19. August 1994 entfiel die Vorortbahnlinie 64 (ehemals „H“), von welcher die zuvor nur bis Beuel Bahnhof geführte 62 den Abschnitt ab Beuel bis zum heutigen Endpunkt Oberkassel Süd übernahm. Aufgrund der beim Bau als elektrische Kleinbahn konzessionierten Strecke ergibt sich bis heute der „stadtbahnmäßige“ Ausbaustandard dieses Streckenabschnitts.

Bereits seit Gründung des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) zum 1. September 1987 gibt es das Liniensignal 62, welches im Zuge der damals vereinheitlichten VRS-weiten Liniennummernsystematik aus der vormaligen Bonner Stadtlinie 2 hervorging. Die letzte Linienwegsänderung hatte die „2“ Jahrzehnte früher erlebt, als 1955 die Strecke zum Endpunkt Argelanderstraße (Venusberg) entfiel und die Linie ersatzweise nach Dottendorf umgelegt wurde. Auch fahrzeugseitig herrschte lange Kontinuität: Vor Einführung der Niederflurzüge 1994 bestimmten beginnend ab 1957 für über 35 Jahre die DÜWAG-Großraum- und Gelenkwagen das Bild bei der Bonner Straßenbahn, die ihrerseits die betagten Zweiachser aus den 1920er-Jahren ersetzten. MSP

Noch bis 1994 endete die Linie 2 (ab 1987: 62) in der Schleife am Bahnhof Bonn-Beuel, wo Tw 231 in der bereits für Stadtbahnbetrieb umgebauten Haltestelle wartet AXEL REUTHER

ausgedrückt: Trotz der umstehenden hohen Wohngebäude hinterlässt das Areal einen verschlafenen Eindruck.

Unmittelbar am südlichen Ende des Platzes beginnt ein eigener, stadtbahnartiger Gleiskörper mit dem Charakter einer Überlandbahn. Wir sind jetzt auf der bekannten „Siebengebirgsbahn“, deren erstes Teilstück von Beuel nach Königswinter am 18. März 1913 vor allem für den Ausflugsverkehr in die Orte entlang des namensgebenden Gebirges eröffnet wurde.

Zuerst wird nun rechter Hand der Betriebshof Beuel der Bonner Stadtwerke passiert, wo die Straßenbahnen beheimatet sind. Anschließend geht es teils durch viel Grün, teilweise aber auch fast durch die Hinterhöfe der nun wieder kleinformatiger werdenden Bebauung in südöstlicher Richtung weiter. Kurz wird an den Stationen Limperich Nord, Limperich, Küdinghoven und Schießbergweg gehalten. Die kurze Autobahnspange A562 zur Verbindung der A59/B42 mit dem Linksrheinischen wird in einer Tunnelstrecke unterquert, in die vor der ebenfalls unterirdischen Haltestelle Ramersdorf erneut die schon bekannte Stadtbahnlinie 66 einmündet. Interessanterweise ist das aber das andere Ende jener Linie, die ebenso wie die Linie 62 im Prinzip einmal um das Bonner Stadtzentrum herumführt, aber beide Enden rechtsrheinisch besitzt.

Mit zwei Linien – werktags beide im 10-Minuten-Takt – ist das nun anschließende Teilstück gut frequentiert. Weiterhin sucht sich die Trasse ihren eigenen Weg abseits der Straßen. Die anschließenden Haltestellen Oberkassel Nord, Oberkassel Mitte und Oberkassel Süd besitzen wegen der auf der Linie 62 eingesetzten Niederflurwagen niedrige Bahnsteige – Pech für die Nutzer der hochflurigen Stadtbahnzüge, die deswegen über die ausgefahrenen Klappstufen der Triebwagen ein- und aussteigen müssen.

Historisch interessierte Reisende werden immerhin ein klein wenig durch das alte Empfangsgebäude der Siebengebirgsbahn entschädigt, das zwischen den Haltestellen Nord und Mitte an der Teichstraße bis heute rechts neben den Gleisen steht. Eine Funktion für den Bahnverkehr hat es nicht mehr, doch zeugt die bereits deutlich verblichene Anschrift „Oberkassel“ noch von besseren Zeiten. Übrigens befindet sich auch an der bereits zuvor passierten Haltestelle Küdinghoven noch ein ehemaliges Bahnhofsgebäude.

Am Ende des Bonner Weges angekommen

Wenig später hat die Linie 62 ihre Endhaltestelle Oberkassel Süd/Römlinghoven erreicht. Auch sinnbildlich ist hier das Ende erreicht, schließt nördlich der Gleise doch direkt ein Friedhof an. Die Triebwagen schildern gewöhnlich am Bahnsteig um auf „Dienstfahrt“, bevor sie die noch fehlenden etwa 250 Meter bis zum zwischen den Richtung Königswinter weiterführenden Gleisen der Linie 66 angelegten Wendegleis zurücklegen. Der Kontrast zur Wendeschleife in Dottendorf mit seinen umliegenden Gebäuden und Geschäften ist groß – außer einem Dienstweg gibt es keinen Zugang zur Endstelle Römlinghoven, die etwas eingezwängt wirkt und durch ihre versteckte Lage vom flüchtigen Betrachter leicht zu übersehen ist. Wer nun von hier nicht einfach zurückfahren möchte, steigt in die Stadtbahnlinie 66 und kann noch weiter auf den Spuren der Siebengebirgsbahn entlang des Rheins über Oberdollendorf, Königswinter, Rhöndorf nach Bad Honnef fahren. MICHAEL KOCHEMS

Südlich von Beuel wird es auf der Trasse der Siebengebirgsbahn ländlich. Kurz vorm Endpunkt Oberkassel Süd ist am 17. März 2020 Tw 9461 mit Reklame als „BerthaBahn“ unterwegs



Am 24. Juni 2020 rollt der Bremer Niederflurwagen 3015 in die Haltestelle Am Dobben, die in Form eines lang gestreckten Gleisdreiecks angelegt ist. Links der Haltestellenanlage für die Linie 10 liegen die Bahnsteige der beiden Linien 1 und 4

Nächster Halt: Am Dobben



Den ursprünglichen „Dobben“ gab es bis 1864. Es handelte sich dabei um ein rund 500 Meter östlich der Bremer Altstadt gelegenes, etwa 1,3 Kilometer langes Gewässer, welches sich vermutlich vor langer Zeit aus einem alten Seitenarm der Weser herausgebildet hatte. Bis heute ist dessen Lage anhand der Straßen „Sielwall“ und eben „Am Dobben“ recht gut nachvollziehbar. Bereits 1864 wurde der „Dobben“ zugeschüttet, um auf den so neu entstandenen Flächen den zentrumsnahen Bau vor allem von Wohnhäusern zu ermöglichen. Der größte Teil der damals entstandenen Bauten ist in sehr gepflegtem Zustand nach wie vor vorhanden, manche stehen unter Denkmalschutz.

Heutzutage ist im einheimischen bremischen Sprachgebrauch mit „Dobben“ häufig die Straßenkreuzung Am Dobben/ Dobbenweg gemeint, an der auch die viergleisige Haltestellenanlage „Am Dobben“ der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) liegt. Dort nutzt aktuell die Linie 10 (Gröpelingen – Sebaldsbrück) das südliche Gleispaar, während die Linien 1 (Huchting – Bahnhof Mahndorf) und 4 (Arsten – Lilienthal) die beiden nördlicheren Bahnsteige frequentieren. Unmittelbar westlich der Haltestelle vereinigen sich die vier Gleise zu einem Gleispaar in Richtung Hauptbahnhof. Eine im Linienverkehr gegenwärtig planmäßig nicht genutzte doppelgleisige Verbindungskurve zwischen den beiden Trassen der Linien 1/4 und 10 komplettiert die Anlage zu einem Gleisdreieck.

Die Straße „Am Dobben“ schließt vom Hauptbahnhof kommend an die Straße „An der Weide“ an, verläuft über den Platz mit der beschriebenen Haltestelle und führt dann etwa in südlicher Richtung auf die Straße Sielwall zu. Die Linie 10 durchfährt die Straße auf ihrer gesamten Länge, während die Linien 1 und 4 nur den westlichen Teil erschließen. Beide biegen am Gleisdreieck nordostwärts in den Dobbenweg – Schwachhauser Heerstraße ein.

Bereits seit 1881 fahren „Am Dobben“ Bahnen, wenn auch in den ersten Jahren nur mit Pferdekraft. Zunächst gab es hier die Ringbahn der Großen Bremer Pferdebahn. Ab 1910 verkehrten dann elektrische Straßenbahnen, und schon ab 1919 war hier auch die Linie 10 zu Hause, damals allerdings noch auf anderer Routenführung als heute.

MICHAEL KOCHEMS

Einsteigen, bitte!



160 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-082-6
€ [D] 24,99

Mit rund 160 größtenteils unveröffentlichten Aufnahmen wecken Roland Priester und Stephan Lücke nostalgische Erinnerungen an die Straßenbahnbetriebe im Saarland. Die Bilder dokumentieren Geschichte und Betriebsalltag der Saarbahn zwischen Saargemünd und Lebach sowie der Straßenbahnbetriebe in Saarbrücken, Neunkirchen, Saarlouis und Völklingen.

Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn? Dann suchen wir Sie als Autor!

Weitere Informationen auf **www.suttonverlag.de/autorensuche**











Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter WWW.SUTTONVERLAG.DE



128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-012-3
€ [D] 19,99

Die Naumburger Straßenbahn, einer der kleinsten Betriebe in Deutschland, war als Ringbahn mit 5,3 Kilometern Streckenlänge einzigartig in Europa. Straßenbahnfahrer Mike Ewald lädt zu einer Zeitreise durch die bewegte Geschichte der Wilden Zicke ein: von der Inbetriebnahme der Dampfstraßenbahn 1892, über den elektrischen Betrieb ab 1907, die teilweise Stilllegung ab 1991 bis hin zum enthusiastischen Wiederaufbau einer Teilstrecke bis 2007.



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT **UNTER SUTTONVERLAG.DE***

* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

SUTTON

Wann kommt die Zukunft auf Kurs?

Zürich: Neue Trams und Ausbaupläne ■ Streitigkeiten um die Ausschreibung neuer Straßenbahnwagen hatten eine bereits früher beabsichtigte Auftragsvergabe an Bombardier von 2013 bis 2017 verzögert. Doch inzwischen rollen die ersten beiden Flexity auf Zürcher Gleisen. Finden die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) nun zurück in geordnete Bahnen?

Bevor der Generationswechsel endlich beginnen kann, mussten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) vorerst in ihre Schatztruhe greifen und zwei Trams vom Typ Mirage aus dem Bestand des Trammuseums reaktivieren, die eigentlich vor zehn Jahren ihre letzte Fahrt ins Depot antraten. Seit Jahren wartet das Zürcher Tram – in der Schweiz bekanntermaßen stets mit dem neutralen Artikel bezeichnet – sehnsüchtig auf neue Fahrzeuge, im Winter 2013/14 wollten die VBZ Bombardier Transportation mit der Lieferung von 70 Fahrzeugen beauftragen. Doch bei der Auftragsvergabe kam es zu Unstimmigkeiten mit dem übergeordneten Verkehrsverbund, Einsprüche der unterlegenen Hersteller verzögerten die Bestellung unter großer Aufmerksamkeit der Zürcher und überregionalen Öffentlichkeit um Jahre. Statt wie geplant die ersten Flexity ab 2016 einsetzen zu können, mussten VBZ und Bombar-

Zum Ende der nachmittäglichen Stoßzeit, kurz nach 18 Uhr, beendet der für den Linienverkehr reaktivierte Museums-Mirage-Zug 1674/1675 am 23. Juni am Bahnhof Enge den Fahrgastwechsel und fährt gleich weiter bis zum Albisgütli ALLE AUFNAHMEN DIESES BEITRAGS: FREDERIK BUCHLEITNER

dier bis Frühjahr 2017 mit der Vertragsunterzeichnung warten, was zu entsprechender Verzögerung beim Fabrikationsstart führte. Seit November 2019 ist das erste Flexity-Tram nun in Zürich und durchläuft den Inbetriebnahmeprozess. Für den Alltagsbetrieb ist das freilich zu spät: Der ohnehin knapp bemessene Bestand an Fahrzeugen gerät schon seit Ende 2017 mit Verlängerung der Linie 8 über die Hardbrücke an seine Grenzen. In der ersten Zeit machte sich das noch vorwiegend durch die Zusammenstellung kürzerer Garnituren oder den verstärkten Einsatz hochfluriger Züge bemerkbar, doch es kam nach mehreren Unfällen auch zu Ausfällen und Wartungsstau. Einen zwischenzeitlich angedachten Busersatz verwarf die VBZ, ebenso wie die Übernahme von überzähligen Tram 2000 der Basler BLT. Deren ausfahrbare Trittstufen hätten an den Bahnsteigen im Gleisnetz für Probleme gesorgt.

Anhaltender Wagenmangel

Die stattdessen eingeführte „optimierte Wartung" konnte den Wagenmangel nicht wirklich lindern; daher entschieden sich die VBZ im Januar 2019 für die Reaktivierung der beiden im Tram-Museum hinterstellten Mirage-Triebwagen 1674 und 1675, die seit ihrer Ausmusterung 2010 regelmäßig auf der Museumslinie 21 an die früher in Zürich omnipräsente Generation von Achtachsern der Baujahre 1966 bis 1969 erinnerten. Mit Blick auf die anstehende Verlängerung der Linie 2 vom Farbhof nach Schlieren kehrte zunächst Tw 1674 ab Februar 2019 zurück in den (werk)täglichen Fahrgastdienst auf die Linie 8 (Klusplatz – Hardturm), begrenzt auf wenige Runden auf einem nachmittäglichen Kurs zur Erweiterung der Wendezeiten an den Endstationen in der verkehrsträchtigen Stoßzeit. Mit Inbetriebnahme der 2er-Verlängerung im September 2019 begann auch für Museums-Tw 1675 die Rückkehr in den Planeinsatz: ebenfalls auf einem Stoßzeitkurs am Nachmittag, allerdings auf der Linie 17 (Albisgütli – Werdhölzli). Beide Wagen sind im Depot 8 in Oerlikon stationiert. Trotz der aufwendigen Vorkehrungen durch die Wiederinbetriebnahme der beiden Fahrzeuge aus dem Tram-Museum brachte die Eröffnung der Tramstrecke nach Schlieren ab 2. September 2019 eine weitere Verschärfung der Fahrzeugsituation mit sich, die zum Einsatz unterdimensionierter Solowagen auf vielen Linien und zur Umstellung der Linie 8 auf rein hochflurige Tram 2000 ohne Sänfte führte. Nach viel Kritik der Fahrgäste und der Behindertenverbände für den chaotischen Betrieb, reagierte die VBZ ab 25. No-



Museum auf Tour: Lediglich drei Haltestellen muss das Mirage-Doppel auf der Fahrt zum Ziel der Linie 13 nach Frankental noch ansteuern, als er die Station am Zwielplatz verlässt



Tramknoten Paradeplatz: Zu Füßen des luxuriösen Savoy-Hotels treffen sieben Linien aufeinander. Tw 2068 vom Typ Tram 2000 mit Pony-Tw 2418 setzt die Fahrt nach Heuried fort



Die eigentlich gut lesbaren Rollbandanzeigen der Tram 2000 machen Probleme: In Ausnahmefällen fahren sogar Trams „blind" durch Zürich, wie Tw 2072 hier am 23. Juni



vember 2019 mit einer Liniennetzreform: Durch die Neuverknüpfung von Linienästen, eine Taktausdünnung auf Viertelstundentakt bei der Linie 15 und die Einstellung der Linie 17 ließen sich weitere Fahrzeuge „freischaufeln“, um wieder einen stabilen Betrieb anbieten zu können. Auch für die Mirage-Wagen bedeutete das eine Veränderung des Einsatzgebiets: Seitdem laufen die beiden Triebwagen als Doppeltraktion auf einem nachmittäglichen Umlauf der Linie 13 (Frankental – Albisgütli). Die Corona-Pandemie führte ab Ende März 2020 auch in Zürich zu massiven Einschränkungen im Fahrplan, daher konnte nun bis Mai auf den Einsatz der beiden Mirage verzichtet werden. Seitdem sind die Wagen wieder fleißig auf der Linie 13 unterwegs. Aufkleber weisen nun darauf hin, dass bei den Mirage die Türen im Gegensatz zu anderen Trams nicht automatisch öffnen. Auch während der Schweizer Sommerferien verzichtet die VBZ nicht auf den Mirage-Einsatz. Sobald sich jedoch ab Herbst der Flexity im Linienbetrieb bewährt, dürfte das unerwartete zusätzliche Kapitel der in den Alltag zurückgekehrten Mirage-Wagen wieder beendet sein.

Mirage-Fahrplan Sommer 2020

15:21 Uhr	ab Salersteig, über Milchbuck, Schaffhauserplatz (Ausrückfahrt)
15:36 Uhr	ab Sihlquai/HB nach Frankental
15:54 Uhr	an Frankental
15:59 Uhr	ab Frankental
16:41 Uhr	an Albisgütli
16:46 Uhr	ab Albisgütli
17:29 Uhr	an Frankental
17:37 Uhr	ab Frankental
18:19 Uhr	an Albisgütli
18:24 Uhr	ab Albisgütli
19:06 Uhr	an Frankental
19:11 Uhr	ab Frankental
19:29 Uhr	ab Sihlquai/HB, über Schaffhauserplatz
19:45 Uhr	an Sternen Oerlikon

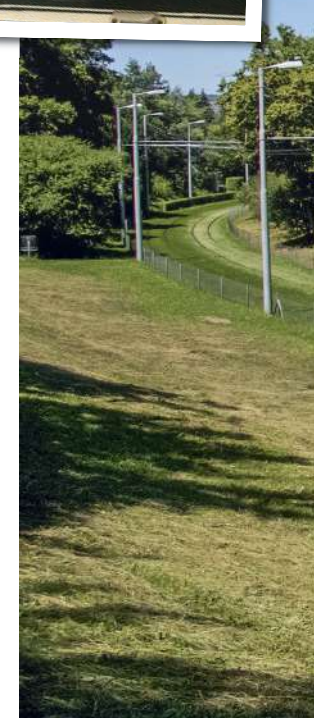
Auch in den Sommerferien ist eine Mitfahrt im Mirage auf Kurs 12 der Linie 13 möglich – unser Fahrplan vereinfacht die Planung

Flexity in Erprobung

Der Flexity Zürich (nach Schweizer Schema Be 6/8) ist rund sieben Meter länger als die 2001 sowie 2005 bis 2010 gebaute Cobra-Serie. Zumindest bei einer theoretischen Berechnung von vier Fahrgästen pro Quadrat-



UNTEN Am 10. Juli 2019 ist Tw 1674 alleine auf der Linie 8 im Einsatz. Auf der linken Seite die ehemalige Gleisbauwerkstatt



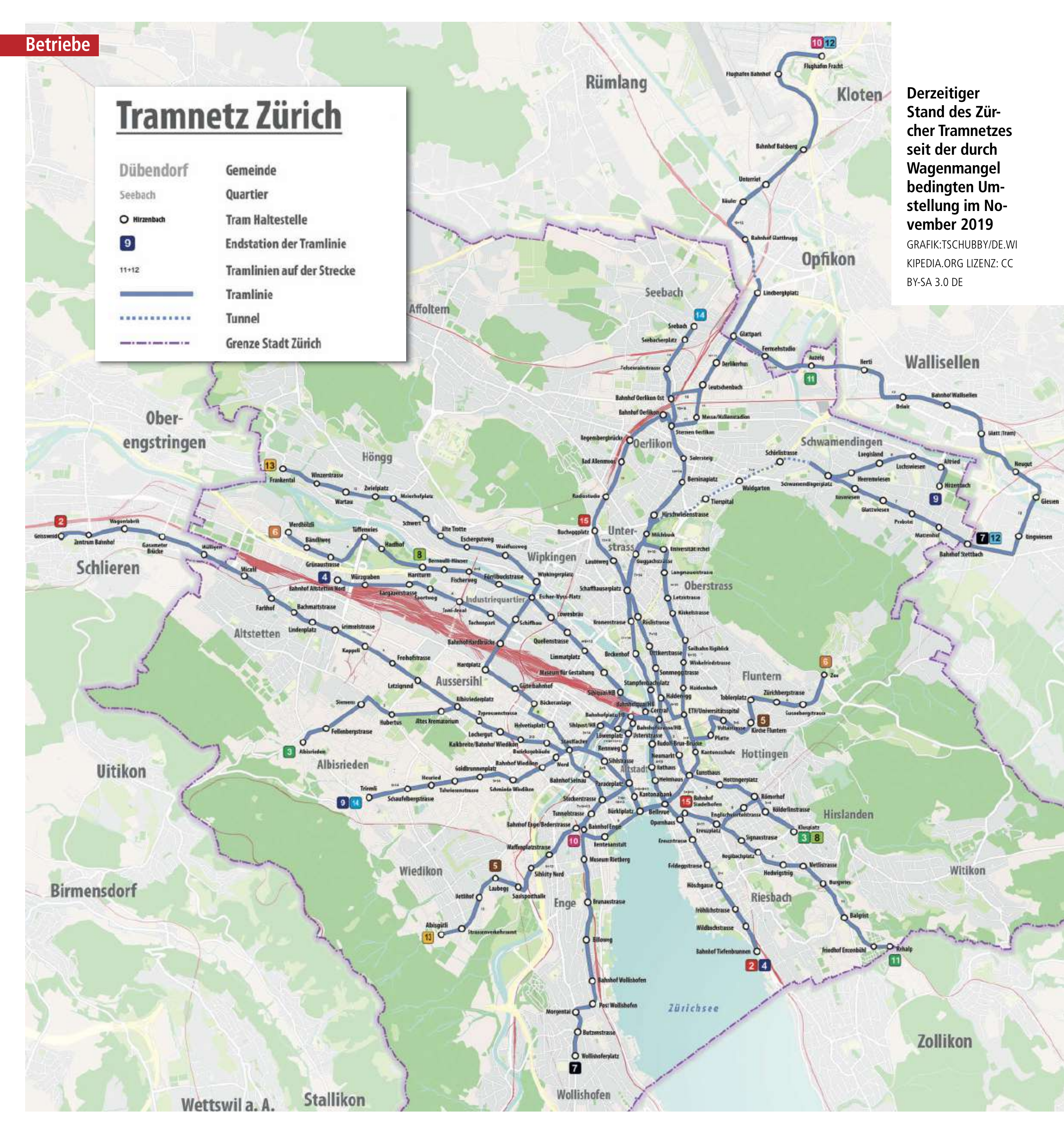
meter bietet der Flexity damit 59 Fahrgästen mehr Platz als die Cobra-Serie. Die neuen Bombardier-Wagen möchte die VBZ daher auf stärker frequentierten Linien einsetzen; anfangs während der Inbetriebnahmephase aufgrund der Nähe zum Depot Oerlikon auf der Linie 11. Doch sobald ein stabiler Einsatz möglich ist, sollen die Fahrzeuge auf die Linie 4 übergehen. Die Länge des Fahrzeugtyps erschwert aufgrund baulicher Gegebenheiten gegenwärtig den freizügigen Einsatz, unter anderem wird die Bahnsteiglänge am Kunsthaus auch mittelfristig keine Fahrten auf den Linien 3, 6 und 9 ermöglichen. Die erste Bestellung umfasst 70 Fahrzeuge, deren Auslieferung bis 2024 abgeschlossen sein soll. Damit plant die VBZ die Ablösung der rein hochflurigen Tram-2000-Serien 2001–2045 (Baujahre 1976–1978), samt „Blinder Kuh“ 2301–2315 (Baujahr 1978) und 2046–2098 (Baujahre 1985–1987). Eine weitere Option ermöglicht den Abruf zusätzlicher 70 Flexity. Spätestens im nächsten Jahr soll der Schweizer Verkehrsrat den Auftrag für den Bau genehmigen. Damit könnten die Verkehrsbetriebe dann auch die mit Sänften nachgerüstete dritte Tram-2000-Serie 2099–2121 (Baujahre 1992 und 1993, Umbau 1999–2001 und 2004–2005) ersetzen, ebenso wie auch die 20 vierachsigen „Pony“-Anhänger 2401–2420 (Baujahre 1985–1987). Vorwiegend sollen die Flexity der Option aber den Bedarf für Neubaustrecken und Taktverdichtungen decken.



Mehrfach entlang der 2017 eröffneten Neubaustrecke via Hardbrücke weist eine große „8“ auf die zum Hardturm verlängerte grüne Linie 8 hin, hier an der früheren Endstation Hardplatz

In der Nacht auf den 13. November 2019 erreichte Tw 4001 als erster Flexity seine neue Heimat Zürich per Lkw-Tieflader, zwei Tage später erfolgte die Präsentation in der Zentralwerkstatt. Sicher sorgte auch die Corona-Pandemie dafür, dass sich die Erprobungsphase verspätete. Auch die Auslieferung der Fahrzeuge aus dem Wiener Bombardier-Werk läuft schleppend, Ende 2020 wäre eigentlich der zehnte Flexity erwartet worden, daraus wird nun nichts. Das Frühjahr über trauten sich die ersten beiden Neulinge (im März erreichte Tw 4002 Zürich) nur selten aufs Netz, seit Juni laufen nun endlich intensive Test- und Erpro-

Am 7. Juli unternimmt Flexity-Tw 4002 Messfahrten im Zürcher Tramnetz, ausgerüstet ist der Wagen dabei mit Gewichtssteinen und Elektronik. Der Siebenteiler zeigt sich stadtwärts vom Werdhölzli kommend kurz vor dem Hardturm



Derzeitiger Stand des Zürcher Tramnetzes seit der durch Wagenmangel bedingten Umstellung im November 2019

bungsfahrten. Stark verkabelt und mit Gewichtssteinen ausgerüstet erkundet Tw 4002 das Streckennetz.

Aktueller Fahrzeugeinsatz

Das im November 2019 wegen anhaltenden Wagenmangels neu verknüpfte Netz mit nur noch 15 – statt wie üblich 16 – Linien führt besonders an Werktagen auch zu veränderten Fahrzeugeinsätzen. Im Normalfall waren zuvor nur auf den Linien 8 und 15 ausschließlich Tram 2000 unterwegs, dafür wurde der Gesamtauslauf der von der VBZ im Auftrag der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) betriebenen Linien 10 und 12 mit Cobras besetzt. Nun kommen auch Tram-2000-Sänften auf die Linie 12 zwischen Stettbach und Flughafen, sonst ein ungewohntes Bild, ebenso ist auf der Linie 7 kein Cobra anzutreffen. Einschneidend ist auch die Ausdünnung der Linie 15 auf ein 15-Minuten-Intervall. Nicht selten fahren Tram 2000 auch im Solobetrieb, was in keinem Fall der nötigen Kapazität entspricht. Die angespannte Fahrzeugsituation macht sich auch aufgrund der von der VBZ angekündigten „optimierten Wartung" bemerkbar, besonders die anfälligen Rollbandanzeigen schildern bei Funktionsausfall immer wieder unzutreffende Fahrziele oder

Technische Daten Bombardier Flexity Zürich Be 4/6

Fahrzeugnummern:	4001 bis 4070 (Grundauftrag), Option auf weitere 70 Fahrzeuge
Gesamtlänge:	42,86 Meter
Breite:	2,4 Meter
Höhe:	3,6 Meter
Anzahl Plätze:	Gesamt 279, davon 91 Sitz-, 188 Stehplätze
	(4 Personen pro Quadratmeter)
Mehrzweckbereiche:	3
Geschwindigkeit:	max. 60 km/h
Anzahl Türen:	8
Radpaare:	8 Radsätze mit konventionellen Achsen
Achsantrieb:	6 von 8 Achsen angetrieben
Anzahl Fahrwerke:	3 Triebdrehgestelle zzgl. 1 Laufdrehgestell
Anzahl Fahrmotoren:	6
Motorenleistung:	110 kW
Einstiegshöhe:	35 Zentimeter (bei leerem Fahrzeug)

Der Probe-Flexity 4002 hat am 7. Juli sein vormittägliches Programm zur Befahrung des Netzes abgeschlossen, hier am Stauffacher auf Einrückfahrt in die Hauptwerkstätte Altstetten



Verlierer im Netz ist die Linie 15, die nur noch alle Viertelstunde fährt. Auf der nur mit Solo-Tram-2000 betriebenen Linie ist am 10. Juli 2019 der Tw 2006 auf dem Limmatquai unterwegs



schlicht nichts, was irgendwie auf die befahrene Linie oder die Endstation hinweist.

Weiterer Netzausbau

Die Verlängerung der Tramlinie 2 vom Farbhof bis Schlieren, Geissweid im September 2019 steht für die erste Etappe der neuen Limmattalbahn. Das zweite Stück ist nun die für 2022 avisierte Inbetriebnahme der Linie 20, in Erinnerung an das alte „Lisebethli", das bis 1930 auf dieser Achse pendelte. Zwischen Altstetten Bahnhof, Schlieren, Dietikon und Killwangen fahren seither die grau lackierten Tramlink. In Geissweid wechselt die Limmattalbahn von den Zürcher 600 Volt auf 1.200 Volt Oberleitungsspannung über, für die blau-weißen Fahrzeuge der VBZ bleibt die weitere Verlängerung also tabu.

Ein Rückschlag für den weiteren Ausbau des Netzes ist die Ablehnung des Rosengartentrams durch das Stimmvolk, dieser wichtige Lückenschluss als Ergänzung der 2018 eröffneten Tramstrecke über die Hardbrücke verzögert sich auf unbestimmte Zeit. Das Projekt wurde mit einem teuren und aufwendigen Straßentunnel verknüpft, nicht wenige sahen die Tram nur als Feigenblatt eines eigentlich autogerechten Ausbaus und konnten bei der Abstimmung die Mehrheit zur Ablehnung überzeugen. Besser steht es da um die Tramverlängerung Affoltern der Linie 11; die rund vier Kilometer lange Strecke soll ab 2027 von der heutigen Tramhaltestelle Radiostudio abzweigen und den überlasteten Trolleybus 32 bis ins Holzerhurd ablösen. Den weiteren Abschnitt der heutigen Linie 11 über Oerlikon bis Auzelg soll dann die heute am Bucheggplatz endende Linie 15 übernehmen. Im Juni genehmigte der Regierungsrat den Kredit für die weitere Planungs- und Bauphase und stützt damit die bestehende Vorplanung. Weitere Projekte zum Ausbau des Tramnetzes befinden sich derzeit nur zögerlich in der Planung, sollen aber ab 2021 durch die sogenannte Netzentwicklungsstrategie 2040 konkretisiert und priorisiert werden.

Weit über die Zürcher Grenzen hinaus erregte das Projekt der Tramabstellung Kalkbreite Aufmerksamkeit, welches die Stadt Zürich 2012/13 mit einem Wohn- und Geschäftsblock überbauen ließ. Eine ähnliche Idee liegt den neuen Planungen für das Depot Hard zugrunde; die große Freifläche und frühere Gleisbauwerkstatt hinter dem Depot soll noch ab diesem Jahr bis 2025/26 mit einer neuen Wohnsiedlung samt zweier Hochhäuser überbaut werden, zeitgleich wird die am Escher-Wyss-Platz liegende Abstellhalle saniert und umgebaut.

Seit 2007 befindet sich das Tram-Museum Zürich im früheren Depot Burgwies. Pünktlich zum 40. Jahrestag der Gründung des gleichnamigen Vereins, der sich den Aufbau eines Museums zum Ziel gesetzt hatte. Den Betrieb übernimmt seit dem Umzug auf das

Die Zürcher Cargotram

Seit 2003 dient der frühere Schneepflug-Arbeitswagen 1922, entstanden aus dem Kurbeli-Standardwagen 1351, in einem gemeinsamen Projekt der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und der Entsorgung & Recycling Zürich (ERZ) als Cargotram. Montag bis Freitag steuert der weiß-grüne Vierachser mit zwei Loren abwechselnde Endhaltestellen des Tramnetzes an, um den Bewohnern des jeweiligen Stadtteils die Möglichkeit zur kostenfreien Entsorgung von Flachglas, Metall und Sperrmüll anzubieten. Das Gespann steht dabei zwischen 15 und 19 Uhr in einem Ausweichgleis einer Endhaltestelle oder einer Zwischenschleife, der Jahreskalender ist für die Zürcher Bevölkerung online auf einer eigenen Webseite der Stadt Zürich abzurufen. Seit 2007 ergänzt die E-Tram das Angebot der Cargotram, im abwechselnden Rhythmus ist hier die Abgabe von ausgedienten Elektrogeräten möglich.



In der Schleife Albisrieden überholt ein Kurs der Linie 3 den Arbeitswagen 1922 mit Loren-Beiwagen 1987 im Einsatz als E-Tram


Die modern durch das Glattal trassierten Linien 10 und 12 werden standardmäßig von den überwiegend weiß lackierten Cobra-Trams der VBG bedient. Hier Tw 3073 vor Kloten Balsberg

neue Areal eine eigene Stiftung. Die frühere Museumshalle Wartau dient weiterhin als Werkstatt zum Restaurieren der alten Tramschätze. Das Museum im Depot Burgwies hat Montag, Mittwoch, Samstag und Sonntag geöffnet, am jeweils letzten Wochenende im Monat pendelt die Museumslinie 21 zwischen Burgwies, Rehalp, Bellevue und Hauptbahnhof. Anzutreffen ist auf dem Zubringer ins Depot regelmäßig auch ein Vertreter der legendären Elefant-Reihe. Leider sind seit einiger Zeit mehrere Vereinsfahrzeuge, darunter auch der charakteristische Kurbeli-Zug mit abgelaufener Revision, hinterstellt. Zumindest die beiden Mirage-Triebwagen kehren wohl bald wieder in die Museumshallen zurück, sobald der Flexity die modernsten Zürcher Museumswagen wieder aus ihrer unerwarteten Rückkehr in den Fahrgasteinsatz freistellt. Diese Ablösung läutet dann auch den Beginn der Ablösung der aktuell noch omnipräsenten Tram-2000-Wagen ein, die natürlich in einigen Jahren auch einen würdigen Platz im Tram-Museum Burgwies finden sollten.

FREDERIK BUCHLEITNER

Die mit dem Bau eines Autotunnels vorsorglich für eine nie realisierte U-Bahn mit angelegten Tunnelstücke benutzen seit 1986 die Linien 7 und 9, hier am Tierspital



Basels Triebwagen 601 von der Türseite im Anlieferungszustand auf einem Werkfoto des Herstellers. Das Fahrzeug steht im Mai 1961 in der Abstellanlage Eglisee SLG. GÜNTER STETZA/ VDVA

SM-Serie
Unikate & Exoten
Basler Tw 601 & 602

Abschied als „Hai"

Basel: Die ersten beiden Gelenkwagen von 1961 ■ Am Anfang der Einführung von Gelenktriebwagen entstanden zwei langlebige Einzelstücke, die jedoch im Betrieb nie ganz überzeugten. Nach der Zeit im Linieneinsatz fuhr einer der beiden die letzten Jahre als Partywagen

Den Wagenpark der größeren Straßenbahnbetriebe in der Schweiz bestimmten zum Ende der 1950er-Jahre Großraumzüge aus Trieb- und Beiwagen. Zahlreiche Linien erforderten jedoch leistungsfähigere Züge, sodass wie auch in der Bundesrepublik die Hinwendung zu Gelenkfahrzeugen begann. Die Versuche mit einem ersten Zweiteiler in Zürich 1960 – siehe auch *STRASSENBAHN MAGAZIN* 2/2020 – wurden auch in Basel aufmerksam beobachtet, zumal dessen Einsatz dort bei ähnlicher Gleisgeometrie nicht vollständig überzeugte. In enger Zusammenarbeit zwischen der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG), Neuhausen und den Verkehrsbetrieben in Basel und Zürich entstand ein neuartiger dreiteiliger Gelenkwagen, von dem 1961/62 Basel zwei und Zürich 1961 einen Prototypen erhielt. Während in Zürich auf Basis des Prototyps eine größere Serie derartiger Wagen in Dienst kam, blieben die ersten Basler Gelenkwagen Einzelstücke, weshalb sie hier näher beschrieben werden sollen.

Ausgewogene Drehgestellbelastung entscheidend

Im wahrsten Sinne Dreh- und Angelpunkt für die geforderten Adhäsions- und Beschleunigungsbedingungen war die Belastung der einzelnen Drehgestelle während der Fahrt, welche der zweiteilige Sechsachser bezogen auf die dortigen Verhältnisse nicht zu erfüllen vermochte. Um diese Problematik zu umgehen, hatten die Techniker von SIG nach eingehenden Studien eine Vorrichtung entwickelt, welche eine stets gleichmäßige Belastung aller drei Drehgestelle bewirkte, indem sich der Auflagedruck auf den äußeren Drehgestellen zugunsten oder zulasten des mittleren Laufgestells einstellbar verändern ließ. Die Anordnung dieses Drehgestells unter dem kurzen Mittelteil zwischen den beiden Gelenken mit jeweils nur halbem Winkelausschlag ergab eine für den Unterhalt vorteilhafte Lösung. Die Gelenke kamen ohne Faltenbälge aus und fügten sich raumsparend und kaum sichtbar in den Innenraum ein. Die dreiteilige Bauart führte zu einem geringeren Kurvenausschlag, wodurch das Fahrzeug länger werden konnte als ein Zweiteiler und zudem die Einzüge an den Köpfen so stark vermindert werden konnten, dass alle Türen optimalerweise in der geraden Seitenwand lagen. Es bestand Fahrgastfluss von hinten nach vorn mit Schaffnerplatz am Heck. Dort gab es eine 1,40 Meter breite Türe mit vier Flügeln. Die beiden Türen im Mittelteil und die Einzeltüre vorne hatten bei nur 0,90 Metern Breite je drei Flügel. Die beiden Mitteltüren waren vom Fahrgast durch Druckknöpfe von innen zu öffnen und durch halbhohe, nach Außen schwenkende Schranken gegen das Schließen und das unberechtigte Einsteigen von außen gesichert.



Innenansicht des Basler SIG-Gelenkwagens mit Blick von vorne nach hinten. Die Form der Gelenkportale schränkt den durchgehenden Blick durch das Fahrzeug kaum ein, was einen „weiten" Raumeindruck bewirkt SIG. SAMMLUNG GÜNTER STEZA, VDVA

Zugkraft für Beiwagenbetrieb

Während der Zürcher Prototyp auf allen drei Drehgestellen motorisiert war, also in der Schweizer Nomenklatur einen Be 6/6 darstellte, hatten die beiden Basler Fahrzeuge in der Mitte ein antriebsloses Laufgestell und wurden daher als Be 4/6 bezeichnet. Dies wurde bei Zahl und Neigung der im

Technische Daten

Länge (über Kupplung):	20,17 m
Breite:	2,20 m
Höhe (über Dachgeräte):	3,38 m
Fußbodenhöhe über SO:	0,95 m
Höhe unterste Trittstufe über SO:	0,44 m
Leergewicht:	24,9 t
Drehgestell-Mittenabstand:	7,00 m
Achsstand im Triebdrehgestell:	1,86 m
Achsstand im Laufdrehgestell:	1,70 m
Triebraddurchmesser:	0,72 m
Laufraddurchmesser:	0,66 m
Sitzplätze / Stehplätze (6 Pers./m²):	42 / 123
Motorleistung:	4x 66 kW
Achsfolge:	Bo'2'Bo
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h



Tw 602 im April 1975. Er trägt nun einen Einholmstromabnehmer und zeigt sich im Betriebshof Wiesenplatz mit einem vierachsigen Beiwagen behangen WOLFGANG WEISS/SLG. AXEL REUTHER

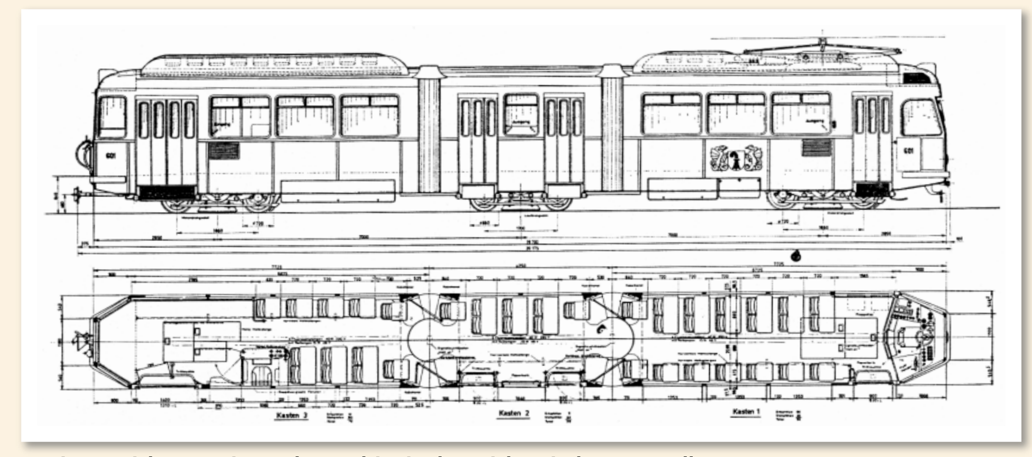
Netz vorhandenen Höhenunterschiede als ausreichend betrachtet und sparte Kosten. Die Motorisierung mit 4x 66 Kilowatt berücksichtigte aber auch die Möglichkeit der Mitnahme eines Beiwagens bis zur schwersten Type in Form eines Vierachsers mit zehn Tonnen Gewicht. Die Wagen verfügten daher am Heck über eine +GF+-Kupplung. Die elektrische Ausrüstung der dreiteiligen Gelenkwagen besorgte BBC in Baden.

Keine Serienbeschaffung

Die beiden Triebwagen gingen mit den Nummern 601 und 602 im Mai 1961 und Dezember 1962 in Dienst. Der lange zeitliche Abstand entstand, da die im Einsatz des Tw 601 gemachten Erfahrung und festgestellten Mängel zahlreiche Konstruktionsänderungen erforderten. Die Dreiteiler zeigten sich technisch als empfindlich, aber auch als entgleisungsfreudig, sodass sie recht häufig in der Werkstatt standen. Sie fuhren zunächst einzeln auf der langen Durchmesserlinie 6. Nachdem Vignolgleise als Hauptursache für die von Torsionsstabbrüchen der Federung verursachten Entgleisungen ausgemacht waren, kamen sie 1967 auf die kombinierten Linien 1 und 4, wo sie fortan auch mit drei- und vierachsigen Beiwagen fuhren. Ebenso gab es Einsätze als Alleinfahrer auf die Linie 7. Ab 1985 waren sie auf der Linie 8 ebenfalls mit Beiwagen zu finden.

Zu einer 1964 geplanten Serienbestellung von 18 Einheiten kam es nicht, da eine Prüfkommission der Ansicht war, dass es auch im Ausland qualitativ ebenbürtige, vor allem aber wesentlich preisgünstigere Gelenkwagen zu kaufen gab, die den Basler Anforderungen genügten.

Mit Ablieferung der DÜWAG-Sechsachser ab 1967 wurden die beiden Prototypen der SIG endgültig zu Außenseitern. Im Zeitraum 1969–1971 erfolgten diverse technische Anpassungen und ein Umbau auf Einmannbetrieb. Auch erhielt Tw 601 nun ebenfalls einen Einholmstromabnehmer, den


Seitenansicht, Türseite und Grundriss in der zeichnerischen Darstellung SIG/SLG. AXEL REUTHER

Tw 602 bereits seit 1965 besaß. Eine Kollision mit einem anderen Tramzug, bei der sich alle drei Kastenteile so stark verzogen hatten, dass nur noch die Verschrottung blieb, beendete im April 1991 das „Leben" des Tw 601. Tw 602 stand noch bis Mitte 1995 im Betriebseinsatz, dann glaubte der Verkehrsbetrieb, für den Wunsch nach einem Partywagen mit dem Einzelstück 602 das richtige Fahrzeug gefunden zu haben und rüstete ihn entsprechend um. Als „White Shark Tropical Bar" kam er nun in dunkelblauer, ab 2000 in hellblauer Farbgebung für Gesellschaftsfahrten zum Einsatz. Aufgrund dieser Gestaltung wurde er nun unter dem Namen „Haifischbar" vermarktet. Ein im Partywagen eingebauter Kühlschrank verursachte im August 2004 einen Großbrand im Depot Wiesenplatz, in dessen Folge der Tw irreparable Beschädigungen erlitt und anschließend abgebrochen wurde.

Die bei ihrer Einführung als besondere technische Innovation gepriesenen SIG-Dreiteiler standen in Basel 30 beziehungsweise 42 Jahre im Einsatz. Der Erfolg blieb beiden aber versagt. Das dritte Exemplar dieser Bauart in Zürich machte weitaus weniger Probleme und war bis 1999 dort im Einsatz. AXEL REUTHER


Der abgestellte „Haifisch" war im August 2001 im Depot Allschwiler Straße verborgen. So war das 1995 in einen Partywagen umgebaute Fahrzeug seit 2000 unterwegs HORST VÖLKEL/SLG. VDVA

Tatras für die „89“

25 Jahre Tatra-Straßenbahnen in Strausberg ■ Der Betreiber Strausberger Eisenbahn GmbH behält auch für die mittelfristige Zukunft zwei besondere Tatras im Bestand. Der „Amerikaner“ ist ein weltweites Unikat, der andere zumindest in Deutschland einmalig

Die Stadt Strausberg, östlich von Berlin gelegen und mit S-Bahn-Anschluss an die Hauptstadt, besitzt eine sechs Kilometer lange eingleisige Straßenbahnstrecke mit einer Ausweiche an der Haltestelle Hegermühle, etwa in Streckenmitte. Traditionell fährt die dortige Linie 89 im 20-Minuten-Takt, sodass am S-Bahnhof Strausberg jeweils in beiden Richtungen Anschluss zur dort verkehrenden S-Bahn-Linie S5 nach Berlin besteht. Die Fahrzeit je Richtung beträgt 13 Minuten. Beim 20-Minuten-Takt sind zwei Straßenbahnzüge im Einsatz. In Schwachverkehrszeiten wickelt bei einem 40-Minuten-Grundtakt ein Zug den Gesamtverkehr ab. Seit einem Vierteljahrhundert fahren auf der kurzen Normalspurbahn Tatra-Straßenbahnen. Dies soll Anlass sein, zurückzublicken auf den Einsatz von insgesamt nur vier Triebwagen dreier Typen aus tschechoslowakischer und tschechischer Produktion.

Ablösung für Zweiachser

Anfang der 1990er-Jahre bestand der Wagenpark der Strausberger Eisenbahn typenrein aus zuvor gebraucht aus Berlin übernommenen zweiachsigen Rekowagen. Die Züge verkehrten jeweils als Drei-Wagen-Züge, gebildet aus zwei Trieb- und einem mittig eingereihten Beiwagen. Für den Betrieb waren zwingend Zweirichtungswagen erforderlich, da es an beiden Enden keine Wendemöglichkeit gab. Die „Rekos“ boten dabei keinen zeitgemäßen



Der modernisierte Wagen 22 wartet an der denkmalgerecht sanierten Wartehalle Landhausstraße auf die Weiterfahrt zum S-Bahnhof Strausberg

Fahrkomfort, sodass sich die Strausberger Eisenbahn nach dem Ende der DDR um geeigneten Ersatz bemühte. Zunächst hatten die Verantwortlichen gebrauchte achtachsige Gelenktriebwagen aus Bonn im Visier. Aufgrund des schlechten Zustands der Bonner Wagen und der dortigen Preisvorstellungen wurde der Plan nicht weiter verfolgt.

So dachte die Geschäftsleitung 1993 offen über die Übernahme von Tatrawagen des Typs KT8D5 aus Most in der Tschechischen Republik oder die Beschaffung gebrauchter Tatra-Einrichtungswagen T4D aus anderen ostdeutschen Betrieben nach, um diese anschließend in Zweirichtungswagen umzubauen. Aber auch diese Ideen kamen nicht zur Ausführung.

Erfolgreicher gestalteten sich später die Bestrebungen, aus dem slowakischen Košice drei Triebwagen vom Typ Tatra KT8D5 zu übernehmen. Durch Vermittlung der Firma ČKD Tatra kaufte die STE die in ihrer bisherigen Heimat überzählig gewordenen Zweirichtungswagen. Die Fahrgastnachfrage auf den Berufsverkehrslinien zu den örtlichen Industriebetrieben war dort 1990 stark zurückgegangen. Von Vorteil erwies sich, dass die Wagen aus Košice bereits die in Strausberg erforderlichen breiteren Eisenbahn-Radreifenprofile trugen.

Einmalig in Deutschland

Am 21. März 1995 traf unter der neuen Nummer 21 der ehemalige Košicer KT8D5-Wagen 527 in Strausberg ein. Beim Typ KT8D5 handelt es sich um einen dreiteiligen achtachsigen Zweirichtungswagen, dessen Wagenteile über Jacobs-Drehgestelle miteinander verbunden sind. Fünf Türen je Seite sorgen für einen schnellen Fahrgastwechsel. Zwei Prototypen der 31,24 Meter langen und 2,48 Meter breiten Fahrzeuge wurden 1984 in Prag getestet, die ersten Serienwagen folgten 1986. Die 8×45 Kilowatt Motorleistung in den vier angetriebenen Drehgestellen ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 65 Kilometern pro Stunde. Košice erhielt von 1986 bis 1990 insgesamt 40 derartige Fahrzeuge, die unter den Wagennummern 500 bis 539 in den dortigen Bestand kamen. Die Fahrzeugbreite von 2,48 Metern war in Strausberg im Gegensatz zu den meisten anderen ostdeutschen Betrieben kein Einsatzhindernis, war doch das Lichtraumprofil der Strecke für die Beförderung von ohnehin breiteren Eisenbahngüterwagen ausgelegt.

Vor dem Einsatz im Brandenburgischen erfolgten in den Werkstätten in Košice und Strausberg umfangreiche Anpassungsarbeiten an den Achtachsern. Da die Tatrawagen für 600 Volt Oberleitungsspannung ausgelegt waren, in Strausberg aber zuvor 750 Volt anlagen, passte die Firma Siemens die Spannung im Strausberger Netz an, denn eine Umrüstung der KT8D5 an die 750 Volt wäre kostenintensiver gewesen. Gleichzeitig musste aber in den Fahrzeugen auch die Polung umgekehrt werden, sodass die Masse jetzt am Radsatz liegt. Die Liniennummernkästen auf dem Dach entfielen. Die auf Stahlrohrgestellen montierten kunstlederbezogenen Sitz- und Rückenpolster erhielten neue Stoffbezüge. Die vorhandenen Schiebe-

Der Innenraum der Wagen 21 bis 23 war vor allem zweckmäßig gestaltet, die Türen unverkennbar typisch Tatra. Nach zwei Jahrzehnten Einsatz waren 2013 deutliche Gebrauchsspuren erkennbar





KT8D5-Wagen 23 steht am 1. Mai 2011 an der Endhaltestelle am S-Bahnhof Strausberg zur Abfahrt bereit AUFNAHMEN DIESES BEITRAGS: CHRISTIAN MUCH



Tw 21 ist im Sommer 2013 schon werbefrei. An der Schlagmühle lag von 1983 bis in die 1990er ein Gleisanschluss zum Heizwerk



Anlässlich des 125-jährigen Jubiläums der Strausberger Eisenbahn fährt Tw 30 am 17. August 2018 mit Blumenschmuck in der August-Bebel-Straße

Typenbezeichnung der Strausberger ČKD-Straßenbahnen

KT8D5/KT8D5.RN2S

Gelenkwagen wurden mit „KT" (kloubové tramvaj, Gelenkstraßenbahn) bezeichnet. Die folgende Ziffer „8" gibt die Radsatzzahl an. Es folgt ein Kennbuchstabe für wichtige Fahrzeugeigenschaften („D" sind Zweirichtungswagen mit erhöhten Leistungsdaten). Die „5" steht für eine Wagenkastenbreite von 2,5 Metern. Bei der Modernisierung blieb die eigentliche Typenbezeichnung erhalten. Wie in Tschechien Usus, werden modernisierte Fahrzeuge mit Zusatzbuchstaben gekennzeichnet. So steht das „R" für rekonstrukce (rekonstruiert), das „N" für nízkopodlažní (niederflurig), die „2" für Zweirichtungswagen und das „S" schließlich für Strausberg.

T6C5

Vierachsige Triebwagen mit starrem Wagenkasten wurden beim Fahrzeughersteller mit einem „T" (für tramvaj) und einer durchgehenden Zählnummer bezeichnet. Der Strausberger Wagen 30 gehört zum Grundtyp „T6". Es folgt das „C" als Kennzeichnung für einen Zweirichtungswagen mit normalen Leistungsdaten und wiederum die „5" für die Wagenkastenbreite von 2,5 Metern.



Im Juli 2013 trägt Tw 22 noch die langjährigen kleinteiligen Werbeflächen. In flottem Tempo rollt der Wagen die Lindenpromenade entlang und erreicht bald den S-Bahnhof Strausberg

fenster wurden durch Klappfenster ersetzt. Mit dem Wagen 21 hielt in der Brandenburger Kleinstadt eine neue Farbgebung Einzug – rot/weiß/blau. Diese Farbgebung wurde von den Lesern einer örtlichen Tageszeitung als Favorit gewählt. Selbstverständlich wurden auch alle Anschriften und Fahrgasthinweise in und an dem Wagen in deutscher Sprache angebracht. Nach Abschluss der umfangreichen Anpassungsarbeiten und Test- und Schulungsfahrten absolvierte der Neuling am 12. Juni 1995 seinen ersten Fahrgasteinsatz.

Nachdem sich der neue Triebwagen im Alltag bewährte, kauften die Strausberger wie vorgesehen zwei weitere baugleiche Exemplare. Die Wagen 22 und 23 (ex Košice 503 und 505) wurden im Sommer des gleichen Jahres angeliefert und gingen im September 2015 in den Linieneinsatz. Die Investitionskosten von damals 700.000 D-Mark je Wagen förderte das Land Brandenburg zur Hälfte. Mit den nun vorhandenen drei Tatra-Gelenkwagen konnte die STE tagsüber den Gesamtverkehr auf der Linie 89 abwickeln. Für die geringe Fahrgastnachfrage in den Abendstunden und an Wochenenden waren die 200 Personen fassenden Achtachser aber doch zu reichlich bemessen, sodass in diesen Zeiten weiterhin Reko-Triebwagen im Solobetrieb fuhren.

Kleinere Wagen für den Abendverkehr?

Die Strausberger Eisenbahn verfolgte daher 1997 den Plan, als Ersatz für die Zweiachser zwei vierachsige Zweirichtungswagen zu beschaffen. Sie wollte ein dem Typ Tatra T6 beziehungsweise dem Budapester T5C5 ähnliches Fahrzeug ausschreiben. Die Beschaffung scheiterte jedoch, die Gründe hierfür können heute nicht mehr nachvollzogen werden. Im Vorgriff auf die im Frühjahr 1999 vollzogene Einführung des Gemeinschaftstarifs im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg erhielten 1998 die drei KT8D5 im Mittelteil Fahrscheinautomaten.

Ebenfalls 1998 baute das ČKD-Werk in Prag den Prototypen eines T6C5 in der Hoffnung, mit diesem Zweirichter im amerikanischen Absatzmarkt Fuß zu fassen. Für den geplanten Zielmarkt erhielt der Wagen an die dortigen Ansprüche und Verhältnisse angepasst eine großzügig dimensionierte Klimaanlage sowie an den Türen in Wagenmitte einen

Im Oktober 2018 ist „Biene Maja" in der herbstlichen Lindenpromenade zu sehen. Das den Flexity entlehnte Farbschema kommt gut zur Geltung



Das Mittelteil des Tw 22 verfügt über Stellflächen für Rollstühle und Kinderwagen. Zwei Klapprampen erleichtern den Ein- und Ausstieg

Das neu eingefügte Niederflurmittelteil des in Prag rekonstruierten Tw 22. Am ersten Einsatztag, Heiligabend 2014, trägt Tw 22 Winterdeko

in die Trittstufen integrierten Hublift, um die amerikanischen Anforderungen an die Barrierefreiheit zu erfüllen. Deren Bedienung war jedoch recht zeitintensiv. Hoffnungsvoll stimmten den Hersteller die folgenden Probefahrten in der Stadt New Orleans im Bundesstaat Louisiana. Dort verkehrte der kurze Zweirichtungswagen zeitweilig auf einem seinerzeit im Bau befindlichen Abschnitt der „Canal Street Line". Hierfür passte der Hersteller die Drehgestelle an die dortige Spurweite von 1.587,5 Millimetern an. Nach einem technischen Defekt und infolge des Konkurses seines Herstellers 1999 blieb das Einzelstück seit Sommer 2000 in New Orleans abgestellt. Im Sommer 2001 kehrte der Vierachser zurück nach Prag. Im Oktober 2001 erwarb Siemens das Anlagevermögen und Know-how des insolventen Herstellers ČKD. Der neue Eigentümer bot aus der Konkursmasse heraus den Prototypen des T6C5 der Strausberger Eisenbahn an. Beide Seiten einigten sich und so konnte im Herbst 2002 der Kaufvertrag besiegelt werden. Aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beteiligte sich das Land Brandenburg zur Hälfte an den Investitionskosten in Höhe von 209.700 Euro. Siemens passte nun den Wagen an die Anforderungen seines zukünftiges Einsatzgebietes an, spurte den Wagen wieder auf Normalspur um und lackierte den Wagenkasten in den Strausberger Hausfarben Rot/Weiß/Blau.

Einzelstück geht in Betrieb

Am 25. April 2003 erreichte der Vierachser seine neue Heimat. Nach Restarbeiten, Probe- und Einweisungsfahrten für das Werkstatt- und Fahrpersonal war es dann am 27. Juni 2003 soweit: Mit einer kleinen Einweihungsfahrt übergab die STE den Wagen dem Betriebsdienst. Der nunmehr als Tw 30 eingereihte Zweirichter brachte für die brandenburgische Stadt einige Novitäten – erstmals verfügte ein Wagen über Klimatisierung, barrierefreien Zugang und Videoüberwachung im Innenraum.

Der Wagen weist auf jeder Wagenseite zwei Türen auf, wobei sich diese asymmetrisch jeweils in Fahrtrichtung gesehen rechts vorne und in der Mitte befinden. Eine Kupplung hat der Einzelgänger in Strausberg nicht; bei Bedarf wird der Wagen 30 mithilfe einer Abschleppstange (Fabrikat „Werkstatt STE") bewegt.

Im August 2013 steht der Vierachser Nr. 30 an der Haltestelle Landhausstraße. Zu dieser Zeit trug er an den Seitenwänden Reklame



Hinter den Trittstufen des mittleren Einstiegs befand sich ein Hublift. Dieser ist in Strausberg inzwischen außer Betrieb genommen worden



Der Wagen 30 verfügt über eine spiegelbildlich angeordnete 2+1-Bestuhlung, die Sitze sind der jeweils nächsten Fahrerkabine zugewandt

Fortan kam der Vierachser vornehmlich im Abend- und Wochenendverkehr auf der Linie 89 zum Einsatz. Da ein Wagen bei dem vorherrschenden 20-Minuten-Takt nicht ausreichte, ergänzte einer der drei großen Tatras den eingesetzten Vierachser zu diesen Zeiten. Auf den Einsatz der verbliebenen zwei Rekotriebwagen wollte die STE fortan verzichten. Sie blieben jedoch als Reserve zunächst erhalten. Der „Amerikaner“ bewährte sich gut, jedoch neigte das Fahrzeug aufgrund des hohen Schwerpunkts infolge der über den Fahrerräumen angeordneten großen Klimaanlagenaufbauten zum spürbaren Schlingern. Die Strausberger Werkstattmitarbeiter entfernten deshalb bereits nach kurzer Zeit die beiden prägnanten Aufbauten.

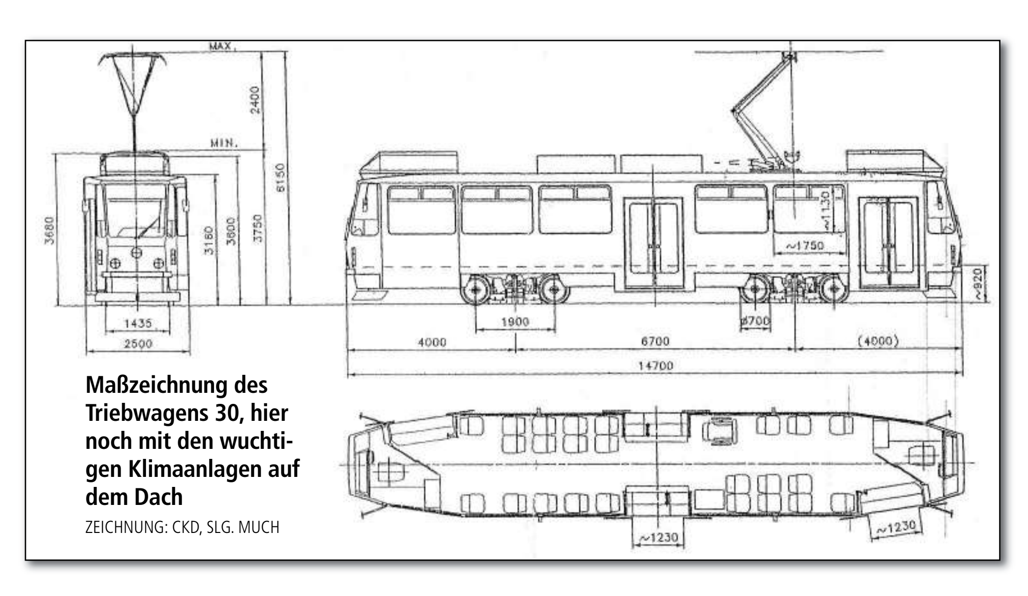
Zum 31. Mai 2004 führte die STE aus Kostengründen einen neuen Fahrplan ein. An den Wochenenden bestand nun ganztägig nur noch ein 40-Minuten-Takt, wofür ein Triebwagen ausreichte. Diese Tage waren fest in der Hand des Wagen 30. Von montags bis freitags endete der Verkehr bereits gegen 21 Uhr.

STE barrierefrei?

Ab 2008 machten sich die Verantwortlichen in Strausberg Gedanken zur Erreichung der Barrierefreiheit auf der Linie 89. Es gab Überlegungen, in die drei vorhandenen Tatra KT8D5 ein Niederflurmittelteil nach Prager Muster einzubauen. Kosten von drei Millionen Euro waren hierfür veranschlagt. In diesem Zusammenhang plante der Betreiber, die Ausweiche und Haltestelle Hergermühle derart umzubauen, dass in Fahrtrichtung S-Bahnhof ein neuer Mittelbahnsteig entsteht. Damit wäre es möglich gewesen, auf der westlichen Fahrzeugseite bei einer Modernisierung auf die Türen zu verzichten. Es wären Zweirichtungswagen mit Türen auf nur einer Fahrzeugseite ausreichend ge-

Technische Daten im Vergleich

	KT8D5	KT8D5.RN2S	T6C5
Wagennummern	21–23	22	30
Farbgebung	RAL 3020 verkehrsrot, RAL 9016 verkehrsweiß, RAL 5002 ultramarinblau	RAL 1023 verkehrsgelb, RAL 9005 tiefschwarz, RAL 7015 schiefergrau, RAL 9016 verkehrsweiß	RAL 3020 verkehrsrot, RAL 9016 verkehrsweiß, RAL 5002 ultramarinblau
Wagenlänge über Kupplung	31.240 mm	31.240 mm	entfällt
Wagenlänge über Blech	30.300 mm	30.300 mm	14.700 mm
Wagenkastenbreite	2.480 mm	2.480 mm	2.500 mm
Höhe über Wagenkasten	3.145 mm	3.145 mm	3.160 mm
Höhe über Dachaufbauten	3.405 mm	3.405 mm	3.680 mm; 3.600 mm ohne Klimaanlage
Drehzapfenabstand	7.500 mm	7.500 mm	6.700 mm
Achsabstand im Drehgestell	1.900 mm	1.900 mm	1.900 mm
Raddurchmesser	neu 700 mm/ abgefahren 590 mm	neu 700 mm/ abgefahren 590 mm	neu 700 mm
Fahrmotoren	8 x 45 kW	8 x 45 kW	4 x 46,9 kW
Leermasse	38 t	43,1 t	22 t
Lichte Türbreite	2 x 950 mm, 3 x 1.300 mm	2 x 950 mm, 3 x 1.300 mm	2 x 1.230 mm
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h	50 km/h (abgeriegelt)	65 km/h
Sitzplätze	54	45 + 2 Klappsitze	24
Stehplätze (4 P/m²)	142	162	50
Sitzanordnung	2+2	2+1	2+1
Kupplung	Compactkupplung	Compactkupplung	keine Kupplung



Maßzeichnung des Triebwagens 30, hier noch mit den wuchtigen Klimaanlagen auf dem Dach
ZEICHNUNG: CKD, SLG. MUCH

wesen, denn alle übrigen Haltestellen hatten und haben bereits den Bahnsteig ausschließlich auf der östlichen Seite. Die Projektanden erhofften sich damit eine Reduzierung des Instandhaltungsaufwands. Anfang 2009 erlitt Tw 30 einen Umformerschaden. Eine Reparatur gestaltete sich aussichtslos, da es für den Umformer keine Ersatzteile mehr gab. Zum Einbau eines anderen Umformers fehlten seinerzeit die Kapazitäten. Daraufhin wurde der Triebwagen für längere Zeit abgestellt. Nach einem schweren Verkehrsunfall des Wagens 23 musste dieser Achtachser zeitgleich für zwei Monate zur Reparatur zur IFTEC nach Leipzig. Nun standen nur noch zwei Tatras für den Linienbetrieb zur Verfügung, sodass es bei Ausfall eines der verbliebenen Wagen 21 oder 22 wieder zu seltenen Einsätzen des Reko-Zweiachsers 06 im Regeldienst kam.

Im Oktober/November 2009 ließ die STE die Gleis- und Haltestellenlagen an der Hegermühle erneuern. Die ursprüngliche Idee der Verlegung der Haltestelle und des Gleises in Richtung S-Bahnhof unterblieb, da die Beteiligten zu dieser Zeit bereits hofften, neue oder gebrauchte Zweirichtungszüge beschaffen zu können. Von Februar bis Mai 2012 weilte der Tw 30 in Leipzig bei IFTEC zur Hauptuntersuchung. Die erforderlichen umfangreichen Arbeiten konnte die eigene Werkstatt nicht leisten, sodass die vorgeschriebene Inspektion des Einzelstücks bei dem spezialisierten Unternehmen in Sachsen erfolgte.

Um 2010 präsentierten sich die drei Strausberger Gelenkwagen nach zwei Jahrzehnten Einsatzzeit technisch wie optisch überholungsbedürftig, vor allem aber boten sie keine Barrierefreiheit. Die Strausberger Eisenbahn prüfte daher verschiedene Varianten der Fahrzeugmodernisierung und Neubeschaffung. Letztendlich entschied sich die STE im Herbst 2011, im Anschluss an die Bestellung der BVG Berlin zwei sechsachsige Flexity-Triebwagen von Bombardier neu zu beschaffen und als Reserve dazu einen der drei vorhandenen KT8D5 zu modernisieren.

Im Jahr 2013 wurden die zukünftigen Flexity-Triebwagen 0041 und 0042 (BVG-Typenbezeichnung F6Z) nach Strausberg geliefert und in Betrieb genommen. Sie entsprechen technisch und optisch vollständig den Berliner Wagen.

Vom KT8D5 zum KT8D5.RN2S

Bereits 1998/99 erhielten die Verkehrsbetriebe im tschechischen Brno (Brünn) sieben teilniederflurige Triebwagen KT8D5N mit den Nummern 1729 bis 1735. Diese glichen den bereits zuvor weitverbreiteten Achtachsern KT8D5. Das dortige mittlere Fahrzeugsegment des dreiteiligen Fahrzeugs wurde nun jedoch durch ein niederfluriges ersetzt, sodass von den fünf Türen je Seite wenigstens eine den stufenlosen Einstieg erlaubte. Diese Bauart weckte das Interesse in anderen tschechischen Städten, deren Straßenbahnbetreiber wenige Jahre zuvor eine Vielzahl hochfluriger KT8D5 erhielten. So bauten die Prager Verkehrsbetriebe unter Leitung der Firma Cegelec in den Folgejahren ihre 46 Zweirichtungswagen in ähnlicher Form um. Das bisherige hochflurige Mittelteil wurde durch ein niederfluriges Segment mit den gleichen Abmessungen ersetzt. Die nunmehr als KT8D5.RN2P bezeichneten Triebwagen wurden zugleich umfangreich modernisiert. Sie erhielten neue Sitze, Fußböden, Wandverkleidungen, neue Einholmstromabnehmer, verblendete Drehgestelle, eine TV-Progress-Steuerung von Cegelec und einen neu gestalteten Fahrerarbeitsplatz. Das Fahrgastinformationssystem mit neuen digitalen Innen- und Außenanzeigen entsprach danach dem aktuellen Stand der Technik.

Die Modernisierung der Prager Gelenkwagen diente als Vorbild für die Erstellung des Lastenheftes für die durchzuführenden Arbeiten am Strausberger Wagen – auch aufgrund der positiven Erfahrungen der Prager Verkehrsbetriebe. Für die Auftragsvergabe kam nur die Firma Cegelec in Frage, da nur dieses Unternehmen ein spezielles Modernisierungs-



Der in der Hauptwerkstatt der Prager Verkehrsbetriebe unter Federführung von Cegelec (Plakette des Herstellers im kleinen Bild) umgebaute Strausberger Triebwagen 22 wartet an der Endstelle Lustgarten auf seine Rückfahrt zum S-Bahnhof

konzept für die Zweirichtungsbahnen des Typs KT8D5 entwickelt und bereits für andere Verkehrsunternehmen erfolgreich umgesetzt hatte. Cegelec steht an dem Konzept ein geistiges Eigentumsrecht zu, das die STE daran hinderte, die Ideen ohne Weiteres in einer öffentlichen Ausschreibung zu verwenden. Die Strausberger Eisenbahn konnte so den Auftrag zur Modernisierung und Hauptuntersuchung ohne europaweite Ausschreibung vergeben. Maßgeblich dabei waren auch die dadurch gesicherte wirtschaftliche Ersatzteilversorgung und die nicht vorhandene Möglichkeit, ein eigenes wirtschaftlich tragfähiges Modernisierungsprogramm für ein einzelnes Fahrzeug zu entwickeln.

In der Nacht vom 22. auf 23. Januar 2014 verließ so der ausgewählte Wagen 22 Strausberg in Richtung der tschechischen Hauptstadt. Das Fahrzeug wurde in den kommenden Monaten vollständig zerlegt und die Fahrzeugkomponenten wurden instand gesetzt beziehungsweise erneuert. Es entstand ein neues, niederfluriges Mittelteil. Fortan erfolgte die Fahrzeugsteuerung durch die Bauart TV Progress (IGBT, Mikroprozessorsteuerung). Das Fahrpersonal steuert den Wagen nunmehr mit einem Handfahrschalter, die bisherige Fußpedalsteuerung entfiel. Die beiden Fahrerkabinen erhielten eine Klimaanlage, die bisherigen Stromabnehmer wurden durch zwei neue Einholmstromabnehmer ersetzt. Der Fahrgastraum und die Sitze entsprechen nun dem Design, dass die Fahrgäste bereits aus den beiden Flexity kennen.

In der Nacht vom 4. zum 5. November 2014 erreichte das rundum erneute Fahrzeug wieder seine Strausberger Gleise. Äußerlich an das Erscheinungsbild der beiden Flexity-Bahnen angeglichen, präsentiert sich das kantige Fahrzeug als Bauart KT8D5R.N2S nun in Schwarz-Gelb. Dies brachte ihm bereits während der Probefahrten in Prag den Spitznamen „Biene Maja“ ein. Auf der Rückfahrt nahm der Tieflader den Triebwagen 23 mit nach Prag, wo ihn die Prager Verkehrsbetriebe als neuer Eigentümer im gleichem Umfang modernisierten und als Triebwagen 9056 in Dienst stellten.

Am Heiligen Abend 2014 erfolgte der erste Fahrgasteinsatz des erneuerten Tw 22. Nachdem sich der Neue in der brandenburgischen Stadt bewährte, gaben die Strausberger auch ihren verbliebenen Triebwagen 21 nach Prag ab. Dieser ist nach erfolgtem Umbau und Einfügen eines Niederflurmittelteils nun unter der Wagennummer 9098 in der tschechischen Metropole im Liniendienst. Die Modernisierung des Triebwagen 22 bezahlte die Strausberger Eisenbahn mit der Veräußerung der beiden anderen baugleichen Wagen nach Prag.

Die Tatralage aktuell

Im Dezember 2019 erhielten alle vier Strausberger Triebwagen (Flexity 0041 und 0042, KT8D5R.N2S 22 und T6C5 30) neue Fahrausweisautomaten. Im Februar 2020 schloss die Strausberger Eisenbahn in eigener Werkstatt die nächste Hauptuntersuchung am Wagen 30 ab, sodass dieser nun wieder bis Februar 2028 über eine gültige Untersuchungsfrist verfügt. Er steht weiterhin im rot-weiß-blauen Farbkleid im Einsatz.

Im März 2020 begann nach sieben Jahren Einsatzzeit die Untersuchung der Fahrwerke des Triebwagens 0041 bei den Berliner Verkehrsbetrieben. Während der mehrwöchigen Arbeiten war der Triebwagen 22 gemeinsam mit dem Flexity 0042 täglich im Plandienst auf der sechs Kilometer langen Strecke im Einsatz. Bei erforderlichen Reparaturen an einem der beiden Triebwagen sprang dann der Tw 30 ein.

Demnächst, spätestens 2021, sind die Fahrwerksuntersuchungen des zweiten Flexity an der Reihe. Auch dann wird der Tatra-Gelenkwagen wieder eine Zeit lang täglich im Planbetrieb stehen. Die Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt, dass in dem kleinen Straßenbahnbetrieb östlich von Berlin auch in Zukunft die Straßenbahnen der Bauart Tatra dazu beitragen, den Verkehr abzusichern, sodass sie auf der Linie 89 unentbehrlich sind. CHRISTIAN MUCH

Quellenverzeichnis

- Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Straßenbahn e. V.: **Blickpunkt Straßenbahn, verschiedene Jahrgänge**
- Caletka, Ondřej und Dienstbier, David: **Typy tramvajových vozů (S. 69),** online auf ondrej.caletka.cz
- Černý, Martin u. a.: **malý atlas městké dopravy 2002,** Prag 2002
- Hoblova, Martina: **Včelka Mája po rekonstrukci „odletěla“ zpět do Německa,** in: DP kontakt 11/2014, S. 8-11
- Kerl, Uwe: **Neuer Straßenbahn-Triebwagen in Strausberg,** in: Berliner Verkehrsblätter, 8/1995, S. 147
- Köhler, Ivo: **Der einzige im ganzen Land. Die Modernisierung von Strausbergs KT8D5 Nr. 22,** in: Straßenbahn Magazin 4/2015, S. 46-50
- Köhler, Ivo: **KT4. Der Kurzgelenkwagen aus Prag,** Berlin 2009
- Köhler, Ivo: **Strausberger Eisenbahn. Von Dampfzügen, Bullen, Straßenbahnen und Oberleitungsfähren,** Berlin 2013
- Kuschinski, Norbert: **Achtachser von TATRA,** in: Modelleisenbahner 4/1989, S. 6
- Linert, Stanislav; Fojtík; Mahel, Ivo: **Kolejová voziadla pražské m stké hromadné dopravy,** Prag 2005
- pragoinvest: **Typenblatt KT8**
- Schrempf, Robert: **Modernisierte Tatras mit Niederfluranteil,** in: Straßenbahn Magazin 12/2010, S. 48-53
- Wiegard, Hans: **Wunsch und Wirklichkeit. Die Geschichte der Tatra-Wagen, dritter und letzter Teil,** in: Straßenbahn Magazin 11/2001, S. 60-69
- Berliner Morgenpost: **Ausgaben vom 4. August 1995,** 18. September 1995
- www.strausbergereisenbahn.de
- www.vkf-renzel.de/leistungen/service/ral-farbtabelle/
- ted.europa.eu/TED, Bekanntmachung vergebener Aufträge 2013/S 24-433828
- Informationen von Herrn Jänisch (Strausberger Eisenbahn) vom 8. Mai 2020



Spender und Empfänger sehen wir hier am 4. Juni 1986 vor dem Innsbrucker Hauptbahnhof nebeneinander, denn aus acht Bielefelder Achtachsern wurde deren Mittelteil in ex Hagener Sechsachser der Zweirichtungsbauweise eingebaut



Im August 2004 war der ex Bielefelder Sechsachser in Innsbruck ganz in Weiß auf der Linie 1 in Richtung Bergisel unterwegs AUFNAHMEN DES BEITRAGS, SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: AXEL REUTHER

Gelegenheit ins Stadtzentrum verlängert werden. Hierfür existierten Zweirichtungswagen aus Hagen als Sechsachser, die im Stadtbetrieb nicht ihrem Zweck entsprechend genutzt wurden. Diese waren für die Stubaitalbahn aber zu klein, sodass unter Ausnutzung des Baukastensystems von DÜWAG der Plan reifte, aus Bielefeld Achtachser zu kaufen, diese dann im Stadtnetz ohne Mittelteil einzusetzen und das gewonnene Wagensegment für die Erweiterung der Hagener Sechsachser in Achtachser für den Überlandbetrieb zu verwenden.

So verließ bereits 1980 mit Tw 812 der erste Achtachser Bielefeld mit Ziel Innsbruck. Es folgten 1981 der Tw 814 und der Sechsachser 825. Nach Lieferung der ersten 14 neuen M-Wagen 516 bis 529 im Laufe des Jahres 1982 gingen dann sogleich die Achtachser 801, 802, 810, 811, 813 und 815 und die Sechsachser 822, 823, 824 in die Tiroler Landeshauptstadt, denen ein Jahr später noch die Achtachser 803 und 805 und der Sechsachser 840 folgten.

Von den zehn Achtachsern verblieben nur zwei in dieser Form an ihrem neuen Einsatzort, acht Stück wurden zu Sechsachsern verkürzt und die Mittelteile in aus Hagen stammende Sechsachser eingebaut. Von den fünf Sechsachsern fungierte Tw 824 nur als Ersatzteilspender, vier Stück fuhren in Tirol als Sechsachser weiter. Auch kam GT6 837 als Ersatzteilspender nach Tirol

In Innsbruck ist noch 1990 der zu einem Sechsachser verkürzte Tw 32 mit Hilfe eines aus Würzburg beim Umbau in einen Arbeitswagen übrig gebliebenen Mittelteils wieder zu einem Achtachser (Nr. 53) erweitert worden.

Die ganzen Umbauaktionen zogen sich wegen der begrenzten Kapazität der eigenen Werkstatt über einen Zeitraum von mehreren Jahren. Am Ende dieser „Bastelaktionen“ besaß die Stadt am Inn mit elf Sechsachsern (31, 33–42) und drei Achtachsern (51–53) für Einrichtungsbetrieb sowie acht Achtachsern (81–88) für Zweirichtungsbetrieb einen auf ihre Bedürfnisse angepassten Wagenpark, zu denen noch die sieben Lohner-Lizenzbauten hinzukamen. Nachdem sich 1995 ein Zusammenstoß der Tw 82 und 87 ereignete, fand das erhaltene Mittelteil ein Jahr später in einem von der BOGESTRA gekauften Sechsachser weitere Verwendung für den neuen Achtachser Tw 82. Die Auslieferung einer größeren Serie von Niederflurwagen ab 2007 setzte den Innsbrucker DÜWAG-Fuhrpark frei. Für die gut erhaltenen Wagen fanden sich sofort Abnehmer in Osteuropa. Der Großteil der Wagen (Tw 31, 33, 35, 36, 41, 42 und 51) fand 2008 und 2009 im rumänischen Arad eine neue Heimat. Die Tw 34, 38, 40 und 52 kamen nach Łódź in Polen. Tw 53 ging 2008 als Museumswagen zurück nach Bielefeld, Tw 39 blieb in gleicher Funktion in Innsbruck erhalten.

Trieb- und Beiwagen für die OEG

Steigende Fahrgastzahlen sorgten zu Beginn der 1980er-Jahre für einen Wagenmangel im Berufsverkehr der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (OEG). Gebrauchte Zweirichtungswagen gab es keine, wohl aber Einrichtungswagen in Bielefeld. Deren Einsatz war auf den eisenbahnmäßig betriebenen Außenstrecken lediglich auf der nur im Berufsverkehr bestehenden Verbindung Mannheim Hbf – Käfertal – Heddesheim möglich, die an beiden Enden über Wendeschleifen verfügte und bis Käfertal den größten Teil ihrer Strecke auf Straßenbahngleisen fuhr. Die OEG kaufte für diesen Einsatz 1982 die vier Sechsachser 846 bis 849 und übernahm 1983 noch Teile des verunfallten Achtachsers 807 als Ersatzteilspender. Zusätzlich kamen die ebenfalls 1962 entstandenen vier Großraumbeiwagen 793 bis 796 der moderneren Bauform mit kurzem Kopf in den Rhein-Neckar-Raum. Eine für zwei weitere Triebwagen bestehende Ankaufoption wurde mangels Verwendungsmöglichkeit nicht eingelöst. Die Kosten für Übernahme und Umbau aller vier Züge entsprachen dem Kaufpreis eines einzigen neuen Achtachsers. Das Fassungsvermögen der Gespanne lag zudem über dessen



14 Bielefelder DÜWAG-Gelenkwagen – zwei weitere kamen als Ersatzteilspender mit – fanden in Tirols Landeshauptstadt eine neue Heimat. Mit seiner nunmehr dritten Innsbrucker Farbgebung ganz in Rot steht Achtachser 52 im Sommer 2008 an der Haltestelle Marktplatz auf der Linie 1

Zu schade für den Schrott

Bielefelder Klassiker in zweiter Hand ■ 1991 waren die Einrichtungs-Wagen in der Ostwestfalenmetropole mit einem Schlag arbeitslos. Der Verkehrsbetrieb konnte aber einen Großteil seiner DÜWAG-Flotte weiterveräußern. Bielefelder Wagen kamen somit zur OEG, nach Darmstadt, Innsbruck, Łódź ,Würzburg und schließlich auch nach Arad

Zur Weitergabe von ursprünglich Bielefelder DÜWAG-Wagen an andere Betriebe nach deren Ablösung durch M-Wagen gibt es zahlreiche interessante Details zu berichten. Der Beitrag über das DÜWAG-Zeitalter in Bielefeld in *Straßenbahn Magazin* 6/20 hat das Thema nur kurz gestreift. Im Zuge der Eröffnung des Innenstadttunnels und der Umstellung auf Stadtbahnbetrieb waren die DÜWAG-Wagen auf einen Schlag arbeitslos. Wie es den ehemals Bielefelder Gelenktriebwagen und Großraumbeiwagen in der Fremde ergangen ist, möchten die folgenden Seiten dokumentieren.

Innsbruck übernimmt zahlreiche Triebwagen

Der „Ausverkauf" der Bielefelder DÜWAG-Straßenbahnwagen begann bereits zwei Jahre vor Auslieferung des ersten neuen Stadtbahnwagens. Wegen sinkender Fahrgastzahlen war 1979 der Fahrplan-Grundtakt der Bielefelder Straßenbahnlinien von zehn auf zwölf Minuten reduziert worden, sodass weniger Fahrzeuge benötigt wurden.

Zugleich suchte die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck zu Beginn der 1980er-Jahre weitere Gebrauchtwagen und die Offerte aus Ostwestfalen schien optimal, da die auf der Linie 1 im Einsatz befindlichen Lohner-Vierachser sich langsam als zu klein erwiesen und DÜWAG-Sechsachser hervorragend zu den bereits vorhandenen sieben Lohner-Lizenzbauten dieser Bauform passten. Innsbruck dachte aber bereits einen Schritt weiter, denn die Überlandbahn ins Stubaital sollte auf Betrieb mit Straßenbahnwagen auf deren Stromsystem umgestellt und bei der

Abgaben von Bielefelder DÜWAG-Wagen innerhalb Deutschlands

Wagennummer	ex Bielefeld	Type	Übernahme	Baujahr	Umbauten, Umzeichnungen, Verbleib, Bemerkungen
OEG					
301	846 (246)	GT6	1982	–	1998 > Arad, 2008 = 00067
302	847 (247)	GT6	1982	–	1998 > Arad, 2008 = 00065
303	849 (249)	GT6	1982	–	1998 > Arad
304	848 (248) +	GT6	1982	–	1998 > Arad + = mit B-Teil von Tw 850
	807 (257)	GT8*	1983	1963	verunfalltes A-Teil und B-Teil als Ersatzteilspender
311	793 (413)	B 4	1982	1962	1998 > Arad, 2008 = 00070
312	796 (416)	B 4	1982	1962	1998 > Arad = a
313	794 (414)	B 4	1982	1962	1998 > Arad, 2008 = 00068
314	795 (415)	B 4	1982	1962	1998 > Arad, 2008 = 00066
Würzburg					
ohne Nr.	806 (256)	GT8*	1983	1963	A+B-Teil Ub zu Schleifwagen = 251; C-Teil 1990 = a
ohne Nr..	809 (259)	GT8*	1983	1963	kein Einsatz; 1990 C-Teil > Innsbruck 53, B + C-Teil 1990 = a
Darmstadt					
171	781 (403)	B 4	1987	1960	1995 = a
172	782 (404)	B 4	1987	1960	1995 = a
173	783 (405)	B 4	1987	1960	1995 = a
174	784 (406)	B 4	1987	1960	1995 = a
175	785 (407)	B 4	1987	1960	1995 = a
176	786 (408)	B 4	1987	1960	1995 = a
177	790 (410)	B 4**	1987	1955	1962 Ub aus Tw; 1994 > an privat = a
178	791 (411)	B 4**	1987	1955	1962 Ub aus Tw; 1994 = a

*ursprünglich GT6; **ursprünglich T4



Der aus Bielefeld übernommene OEG-Sechsachser 303 bei einem seiner eher seltenen Solo-Einsätze ohne Beiwagen im April 1983 auf dem Weg ins Mannheimer Stadtzentrum

Platzangebot, was im Berufs- und Schülerverkehr ideal war. Um die für den Betrieb auf der Eisenbahnstrecke notwendigen zusätzlichen Einrichtungen (Zugsicherung, SIFA, Fahrtenschreiber, Geschwindigkeitsmesser) am Fahrerstand unterzubringen, musste dieser auf Kosten des ersten Türflügels der Vordertür vergrößert werden. Er wurde gleichzeitig vom Fahrgastraum mittels einer Wand abgeteilt. Die Züge erhielten die Nummern 301 bis 304 (Tw) und 311 bis 314 (Bw) und kamen ab Ende 1982 nach und nach in Betrieb. Bei Einsatz mit Beiwagen fuhren die Gespanne mit identischen Endziffern zusammen. Am Wochenende fand sich für die Bielefelder Züge ebenfalls ein passender Einsatzbereich als Zusatzwagen bei Fußballspielen im Stadion Ludwigshafen. Als 1996 die OEG dann sechs neue Variobahnen in Zweirichtungsausführung erhielt, konnte fortan auf den Einsatz der Bielefelder Züge verzichtet werden, 1998 übernahm sie Arad in Rumänien.

Fehlkauf durch Würzburg

Auch Würzburg zeigte 1984 Interesse an vier Bielefelder Achtachsern, welche am Main den Bestand an fassungsstarken Einheiten für den Schülerverkehr ergänzen sollten. Es wurden nur die Tw 806 und 809 tatsächlich übernommen, die Tw 807 und 808 blieben in Bielefeld. Bei Probefahrten zeigten sich aufgrund der speziellen Würzburger Gleisgeometrie dann trotz identischer Wagenbreite von 2,20 Metern in Kurven Begegnungsprobleme, denen bei den direkt an den Main gelieferten DÜWAG-Gelenkwagen durch einen veränderten Drehgestell-Mittenabstand und stärker eingezogene Kopfpartien begegnet wurde. Die Bielefelder Tw wurden daher zunächst abgestellt. Erst 1990 entstand aus dem A- und B-Teil des 806 ein zweiteiliger Schleifwagen für Zweirichtungsbetrieb, der den Ursprungswagen nur noch bedingt erkennen ließ. Für das Mittelteil des Tw 809 interessierte sich, wie eingangs beschrieben, Innsbruck, um damit einen dritten Achtachser entstehen zu lassen. Die verbliebenen Wagenteile sind 1990 in Würzburg verschrottet worden.

Aufbauhilfe für Łódź

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs konnten 1990 von den noch vorhandenen acht Sechsachsern die Tw 826, 827, 829, 831, 834, 835, 836 und 838 als „Aufbauhilfe" nach Łódź in Polen weitergegeben werden. Ihr Einsatz dort erfolgte auf einer der ursprünglich „Zufuhrbahnen" genannten Überlandstrecken, der Linie 43 nach Konstantynow und Lutomiersk. Sie erwiesen sich dort als teilweise langlebig, immerhin existieren dort heute, 30 Jahre nach der Übernahme, immer noch vier der 1956 und 1960 gebauten Wagen. Dabei konnten



An der großen Parade zum 100-jährigen Jubiläum der Würzburger Straßenbahn am 6. September 1992 nahm auch der aus einem Bielefelder Achtachser entstandene Schleifwagen teil HORST VÖLKEL/SLG. VDVA



Am 20. Oktober 1982 stehen zwei der von der OEG übernommenen Bielefelder Züge noch im Originalzustand im Bahnhof Edingen abgestellt. Gut ist die eisenbahnmäßige Ausstattung der Bahnanlagen zu erkennen

Zwei Tage vor Einstellung der Linie 43 nach Lutomiersk ist Tw 1038, ex Bielefeld Tw 805 und inzwischen Museumswagen in Łódź, zwischen den Haltestellen Krzywa und Zabriczki unterwegs FREDERIK BUCHLEITNER

Bei Einsatz in der Fremde ist die Begegnung mit dortigen Fahrzeugtypen immer reizvoll. Am Endpunkt der Vorortbahnlinien in Łódź begegnet am 23. April 1992 der Tw 4042 einem polnischen Wagen vom Typ 803N



Sechsachser 38 aus Innsbruck in der Farbgebung der Łódźer Vorortbahngesellschaft MKT im April 2017 unterwegs auf der Linie 46 nach Ozorkow in der Nähe des Plac Wolnosci



ihnen auch zum Teil mehrmalige Umzeichnung und Wechsel der Eigentümer – es existierten ursprünglich zwei Vorortbahnen TP und MKT sowie die städtische Gesellschaft MPK – mit Neulackierung nichts anhaben. Heute stehen die Bielefelder jedoch nicht mehr im regulären Einsatz.

Der 1993 in Bielefeld aus den A-Teilen der Tw 807 und 832 entstandene Arbeitstriebwagen 509 ist 2002 nach Łódź abgegeben worden. Er fährt noch heute mit der Nummer 92002.

Von den 2009 von Innsbruck übernommenen Tw ist der Achtachser 52 (ex Bielefeld 803) im Jahr 2011 ausgemustert worden. Die beiden Sechsachser werden heute vom örtlichen Klub der Straßenbahnfreunde KMST betreut. Erst 2019 ist Tw 38 mustergültig in den Zustand des letzten Einsatzes in Bielefeld zurückversetzt worden. Er trägt wieder seine Ursprungsnummer 805 als Achtachser, blieb hingegen ein Zweiteiler.

Acht Beiwagen finden in Darmstadt eine neue Heimat

Noch 1987 mussten bei der HEAG in Darmstadt hinter sechsachsigen Gelenktriebwagen zweiachsige Beiwagen des Verbandstyps eingesetzt werden, weil die Zahl der eigenen zwölf Großraumbeiwagen nicht zur Bestückung aller notwendigen Kurse ausreichte. Es bot sich deshalb an, für eine Übergangsphase bis zur Lieferung neuer Achtachser aus Bielefeld – dort überzählige – Großraumbeiwagen zu günstigen Konditionen zu übernehmen, um das Platzangebot zu vergrößern. Neben den 1960 gebauten Exemplaren des moderneren Typs (Bw 783–788) gelangten dann mit den Bw 790 und 791 auch zwei 1955 gebaute Wagen des Ursprungstyps mit kleinen Seitenfenstern nach Darmstadt, welche im Jahr 1962 von Trieb- auf Beiwagen umgebaut worden waren. Bei der HEAG wurden sie mustergültig aufgearbeitet und in der attraktiven HEAG-Lackierung in Weiß und Orange mit blauen Absetzstreifen in Dienst gestellt. Bereits 1994/95 hatten sie ihre Aufgabe zufriedenstellend erfüllt und wurden außer Dienst gestellt. Einer der ehemaligen Tw existierte anschließend noch einige Zeit bei einer Privatperson.

Von Bielefeld über Mannheim oder Innsbruck nach Arad

Das in den frühen 1990er-Jahren von deutschen Straßenbahnfreunden ins Leben gerufene Hilfsprogramm für Straßenbahnbetriebe in Rumänien rettete zahlreiche in Deutschland nicht mehr benötigte Fahrzeuge vor der Verschrottung. Zu einer Hochburg entwickelte sich dabei die Stadt Arad nahe der ungarischen Grenze. Zunächst fanden 1998 die vier Züge der OEG

Abgaben von Bielefelder DÜWAG-Wagen ins Ausland

Innsbruck (Österreich)

Wagennummer	ex Bielefeld	Type	Übernahme	Baujahr	Umbauten, Umzeichnungen, Verbleib, Bemerkungen
31	812 (242)	GT8 *	1980	1962	1975 Ub GT6 > GT8, A+B-Teil = 31, C-Teil in Tw 87 (ex Hagen 67); 2008 > Arad 00949
32	814 (244)	GT8 *	1981	1962	1975 Ub GT6 > GT8, > A+B-Teil = 32, C-Teil in Tw 83 (ex Hagen 63); 1990 Rückbau in 8x-Tw mit C-Teil Tw 809 (ex Würzburg); 2008 > Bielefeld als Historischer Wagen = 814
33	825 (225)	GT6	1981	1957	2008 > Arad 00965
34	811 (241)	GT8 *	1982	1962	1975 Ub GT6 > GT8, A+B-Teil = 34, C-Teil in Tw 86 (ex Hagen 66); 2008 = a
35	810 (229[2])	GT8 *	1982	1957	1966 Ub GT6 > GT8, A+B-Teil = 6x-Tw 35; C-Teil in Tw 85 (ex Hagen 65); 2008 > Arad 00950; 2019 = a
36	815 (245)	GT8 *	1982	1962	1975 Ub GT6 > GT8, A+B-Teil = 36, C-Teil in Tw 82[2] (ex BOGESTRA 41); 2008 > Arad 00963
37	822 (222)	GT6	1983	1957	2006 = a
38	805 (255)	GT8 *	1983	1963	1966 Ub GT6 > GT8, A+B-Teil = 38, C-Teil in Tw 81 (ex Hagen 69); 2009 > Lodz MKT, 2012 = 1038, 2019 = 805 (HTw)
39	840 (240)	GT6	1983	1962	vorh. als HTw
40	813 (243)	GT8 *	1982	1962	1975 Ub GT6 > GT8, A+B-Teil = 40, C-Teil in Tw 84 (ex Hagen 64); 2009 > Lodz MKT, 2012 = 1075, 2019 > Lodz KMST
41	802 (252)	GT8 *	1982	1963	1966 Ub GT6 > GT8, A+B-Teil =41, C-Teil in Tw 88 (ex Hagen 68); 2008 > Arad 00964 = a
42	823 (223)	GT6	1983	1957	2008 > Arad 00966

eine neue Bleibe. In späteren Jahren suchte der rumänische Betrieb dann auch selbst gezielt nach Übernahmekandidaten: Er wurde 2008 auch im österreichischen Innsbruck fündig. Neben einem Teil der von Lohner in Lizenz gebauten DÜWAG-Sechsachser konnte Arad auch sechs Sechsachser und einen Achtachser übernehmen, die ursprünglich aus Bielefeld stammten. Entsprechend den Arader Gepflogenheiten behielten die Fahrzeuge dort ihre Nummer und auch ihre Farbgebung, selbst wenn es sich

Die neue Darmstädter Farbgebung steht dem ehemaligen Bielefelder Beiwagen ebenfalls gut. Im August 1988 fährt er hinter einem DWM-Sechsachser in älterer Lackierungsvariante



Fortsetzung zu Innsbruck

Wagen-nummer	ex Bielefeld	Type	Übernahme	Baujahr	Umbauten, Umzeichnungen, Verbleib, Bemerkungen
51	801 (251)	GT8 *	1982	1963	1966 Ub GT6 > GT8, 2009 > Arad
52	803 (253)	GT8 *	1983	1963	1966 Ub GT6 > GT8, 2009 > Lodz MKT
ohne Nr.	824 (224)	GT6	1983	1957	Ersatzteilspender
ohne Nr.	837 (237)	GT6	1990	1961	Ersatzteilspender
Łódź (Polen)					
4040	829 (221)	GT6	1990	1957	1993 = a
4041	–		1990	1960	1994 = a
4042	827 (227)	GT6	1990	1957	1994 > Lodz TP = 42, 2012 = 1042, 2014 > MPK
4043	835 (235)	GT6	1990	1960	1994 = a
4044	831 (231)	GT6	1990	1960	1994 > Lodz TP = 44
4045	838 (238)	GT6	1990	1961	1992 = a
4046	826 (226)	GT6	1990	1957	–
4047	836 (236) ex	GT6	1990	1960	1994 > Lodz TP = 47
38	Innsbruck	GT6	2009	1963	2012 = 1038, 2019 = 805 (HTw)
40	Innsbruck	GT6	2009	1962	2012 = 1075, 2019 > Lodz KMST
52	Innsbruck	GT8	2009	1963	2009 > Lodz MKT, 2011 = a
Arad (Rumänien)					
31	Innsbruck	GT6	2008	1962	Arad 00949
33	Innsbruck	GT6	2008	1957	Arad 00965
35	Innsbruck	GT6	2008	1957	2019 = a
36	Innsbruck	GT6	2008	1962	Arad 00963
41	Innsbruck	GT6	2008	1963	Arad 00964
42	Innsbruck	GT6	2008	1957	Arad 00966
51	Innsbruck	GT8	2009	1963	Arad 00967

* = ursprünglich GT6

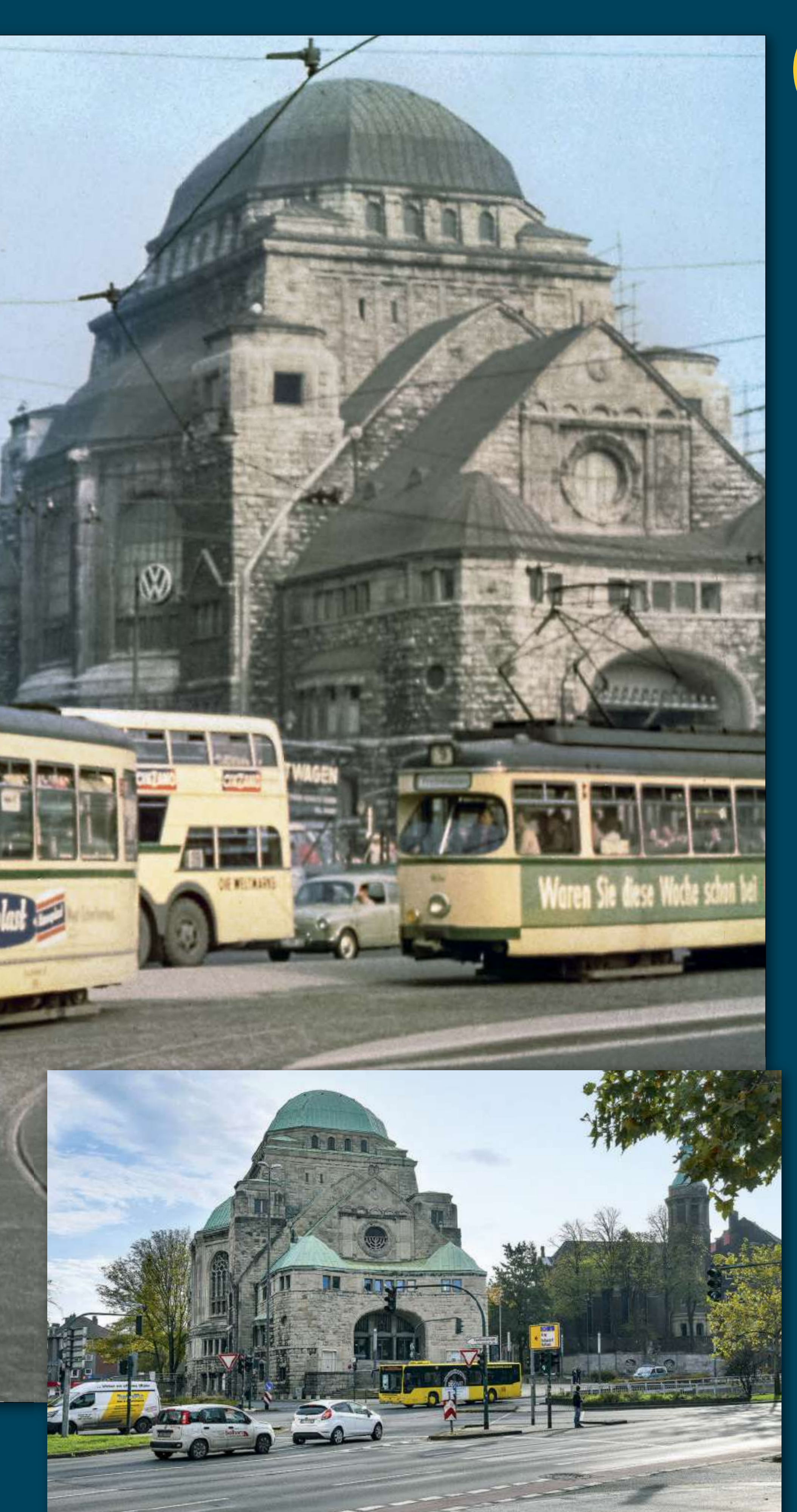
dabei um Vollwerbungen handelte. Zusätzlich erhielten sie später eine weitere, landesweit für Straßenbahnfahrzeuge vergebene Registrierungsnummer, die keine Rückschlüsse auf die ursprüngliche Wagennummer zulässt. Trotz der Übernahme von Stadtbahnwagen M und auch der Lieferung von neuen Niederflurwagen sind von den ehemaligen Bielefelder Wagen bislang noch einige Exemplare in Arad aktiv. Sie sind damit die allerletzten Bielefelder DÜWAG-Wagen im Linienbetrieb. AXEL REUTHER

Mit Arad hatten die von Bielefeld zur OEG gekommenen Züge bereits ihren dritten Einsatzort. Weitgehend noch im Zustand der OEG passiert er am 15. September 2003 den Bahnhof




32
Gruga
1619
Hansap

Einst & Jetzt



Am 9. Juli 1962 biegt der erst drei Jahre alte DWM-Gelenkwagen 1619 der Essener Verkehrs-AG (EVAG) in die Schleife Porscheplatz ein. Er gehört zu einer Kleinserie von zwei Triebwagen, die zur Förderung der Westberliner Industrie 1959 bei der DWM Deutsche Waggon- und Maschinenfabriken bestellt wurden. Sie kamen zunächst unter den Betriebsnummern 619 und 620 in Dienst, wurden aber schon 1961 gemäß neuem Nummernplan in 1619 und 1620 umgenummert. Folgeaufträge an DWM unterblieben danach, ihre weiteren Gelenkwagen beschaffte die EVAG wieder bei der nahegelegenen DÜWAG in Düsseldorf.

Der Tw 1619 fährt hier als Messelinie 32 Richtung Gruga/Messe. Diese Linie wurde bei Veranstaltungen im Grugastadion, in der Gruga beziehungsweise in der Messe betrieben. Den beiden DWM-Triebwagen war als Splittergattung kein langes Leben beschieden. Nachdem sich ihr Zustand in den letzten Einsatzjahren stark verschlechtert hatte, schieden sie nach nur rund 20 Einsatzjahren bereits 1978 (Tw 1619) und 1979 (Tw 1620) aus dem Bestand.

Im Hintergrund thront die 1913 fertiggestellte „Alte Synagoge", sie erlangte Bekanntheit als eines der größten und bedeutendsten jüdischen Bauwerke auch über Essen hinaus. Aufgrund starker Beschädigungen fungierte sie in der Nachkriegszeit als Haus des Industriedesigns, später als Gedenkstätte und Dokumentationsforum, die heute das „Haus jüdischer Kultur" beherbergt. Das originalgetreu erhaltene Äußere des Baus steht seit 1985 unter Denkmalschutz.

Im Mai 1977 legte die EVAG mit der Inbetriebnahme der Tunnelstrecke die oberirdische Meterspur rund um Hauptbahnhof – Schützenbahn – Porscheplatz still. Die Verbindung zur Gruga/Messe übernimmt heute die regelspurige Stadtbahnlinie U11. An der Alten Synagoge fahren heute Busse.

Text und Bild „Jetzt": Wolfgang Meier
Bild „Einst": Wilhelm Eckert

Koexistenz in „Mainhatten“



Straßenbahn und Stadtbahn in Frankfurt am Main ■ In den ersten Jahrzehnten seines Bestehens war das Tramnetz der heutigen Bankenmetropole an Vielfalt kaum zu überbieten: Pferdebahnen, Lokalbahnen mit Dampfbetrieb, Vorortbahnen und die erste elektrische Straßenbahn Deutschlands. Aus dieser Vielseitigkeit erwuchs bis vor 65 Jahren ein einheitliches Netz, das bald darauf mit U-Bahn-Plänen konkurrierte. Seit 30 Jahren befinden sich beide Verkehrsträger nun in abgestimmter Koexistenz



Frankfurt am Main, wie es lebt und pulsiert: Die berühmten Hochhäuser des Bankenviertels, der Dom mit Altstadt und ein Niederflurtriebwagen vom Typ R in der 1991 eingeführten Hausfarbe „Subaru-Vista-Blue", der am 28. Mai 2020 den gemächlich fließenden Main überquert FELIX FÖRSTER

In der hessischen Mainmetropole Frankfurt findet sich heute ein umfassendes wie hochfrequentiertes Schienennetz des städtischen Nahverkehrs. Auf 68 Kilometern Straßenbahnstrecken rollen moderne Niederflurtrams, doch auch noch einige betagte Hochflurfahrzeuge zwischen den Gründerzeithäusern der Innenstadt, den Hochhäusern des Bankenviertels und den dörflichen Strukturen der Vororte. Im Untergrund poltert derweil die Stadtbahn, die in ihrem Ausbaustandard vielfach einer U-Bahn gleicht und auf 67 Kilometern Stadt und Umland erschließt. Seit jeher spielt der städtische Schienenverkehr in Frankfurt eine wichtige Rolle. Seit der ersten elektrischen Straßenbahn – bereits 1884 in Betrieb genommen – gab es nur wenige Bedeutungsverluste. Am bedrohlichsten dürften für die Tram die kommunalen Planungen zum Aufbau eines U-Bahn-Netzes mitsamt dem beabsichtigten Verzicht auf die traditionelle Straßenbahn gewesen sein. Unerwartet konnte die „Trambahn", wie die Frankfurter sie nennen, sich bis heute, im 136. Jahr ihres Bestehens, halten – und das wieder zunehmend erfolgreich. So ergänzen sich Stadtbahn und Straßenbahn zu einem vielseitigen Netz zwischen Großstadtflair, Natur und Vorort-Beschaulichkeit. Obwohl das Nahverkehrssystem ein modernes und attraktives Erscheinungsbild vermittelt, ist die interessante wie abwechslungsreiche historische Entwicklung auch heute noch unverkennbar.

Pferdebespannung zu Anfang

Frankfurts erstes öffentliches Verkehrsmittel fand sich ab 1839 westlich der Innenstadt: Vom Taunustor erschloss die Eisenbahn den Nachbarort Höchst und das entferntere Wiesbaden. Der Erfolg des neuen Schienenverkehrsmittels zeigte sich beim städtischen Verkehrsaufkommen in Frankfurt, wo eine leistungsfähige Verbindung zum Bahnhof am



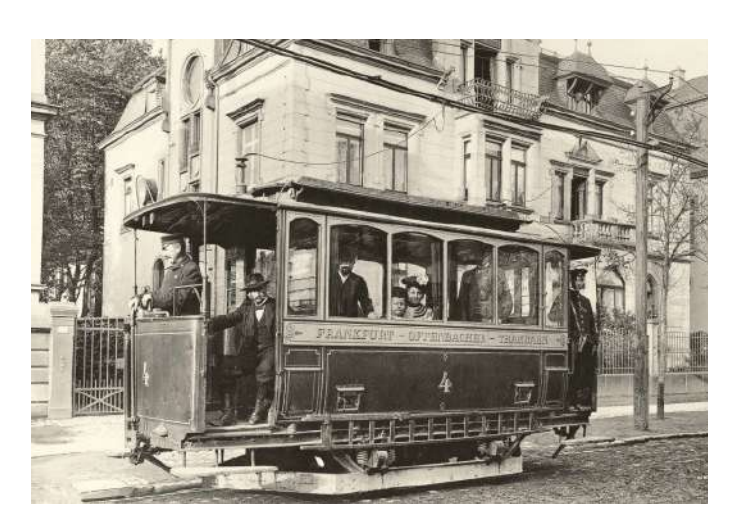
Die P-Wagen, hier in Version Ptb (t steht für tunnelgängig, b für breit), in der sie auf den Linien U5, U6 und U7 zum Einsatz kamen, dokumentierten als Fahrzeugtyp die Symbiose von Straßenbahn und Stadtbahn in Frankfurt am Main. Mit ihnen hielt Anfang der 1970er-Jahre auch das Farbschema reinorange/hellelfenbein/beigegrau Einzug MICHAEL BEITELSMANN

Schlitzrohrfahrleitung

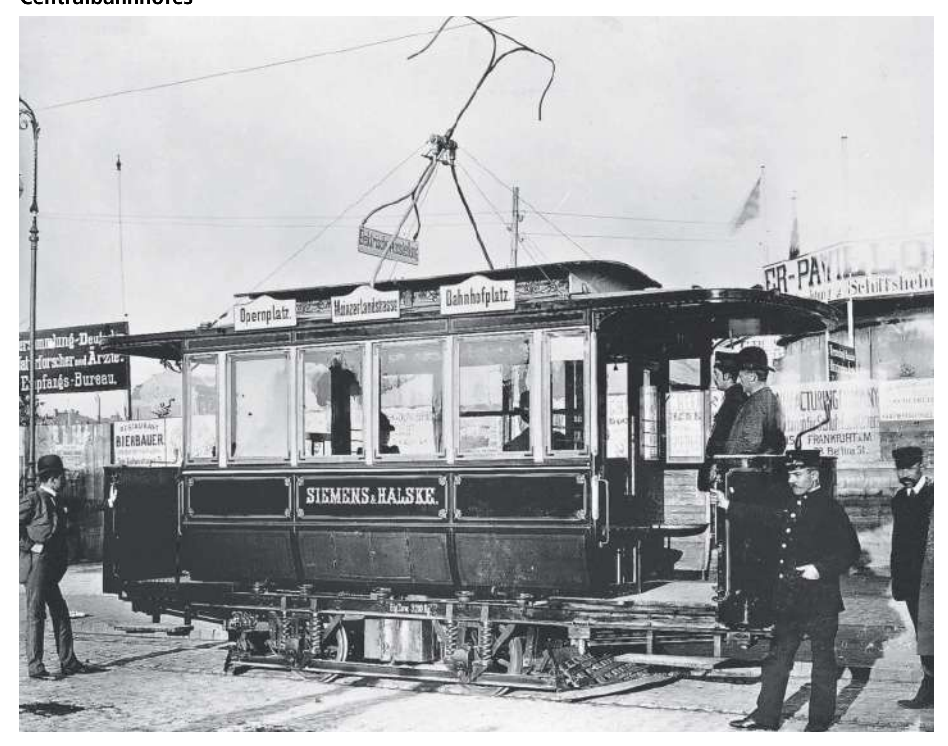
Als die FOTG eröffnete, waren Rollenstromabnehmer und Lyrabügel noch nicht bekannt, beide kamen erst einige Jahre später auf den Markt. So wurde auf der Linie zwischen Frankfurt und Offenbach eine für heutige Verhältnisse kurios anzusehende Fahrleitung verwendet: die Schlitzrohrfahrleitung. Diese kam bereits bei der österreichischen Straßenbahn Mödling – Hinterbrühl zur Anwendung und verfügte über eine Spannung von 300 Volt. Die Fahrleitung wurde direkt neben den Gleisen in fünf Metern Höhe installiert und bestand aus zwei isolierten Bronzeröhren, durch die jeweils ein Kontaktschlitten lief. Dieser wiederum war durch ein Kabel an den Triebwagen gebunden. Aufwendige Konstruktionen waren somit an den Weichen zu finden. Insgesamt erinnerte die Schlitzrohrfahrleitung an heutige Obus-Fahrleitungen. Die Kontaktschlitten hingegen zeugen von den frühen Anfängen des Obus bei Siemens in Berlin, wo 1882 ein Kontaktwagen auf der Oberleitung mitlief und dem ersten Obus der Welt die Stromzufuhr sicherte. Wie bekannt, setzte sich die sehr aufwendige Konstruktion der Schlitzrohrfahrleitung nicht durch und wurde auch in Frankfurt schon bald ersetzt, als die Städtische Straßenbahn die FOTG übernahm. FFÖ



RECHTS OBEN Als zur Dienstkleidung noch eine Kopfbedeckung gehörte, ließ sich 1937 das Personal des Stadtrundfahrt-Wagens fotografieren
SLG. G. H. KÖHLER, ARCHIV GM/SMS (2)

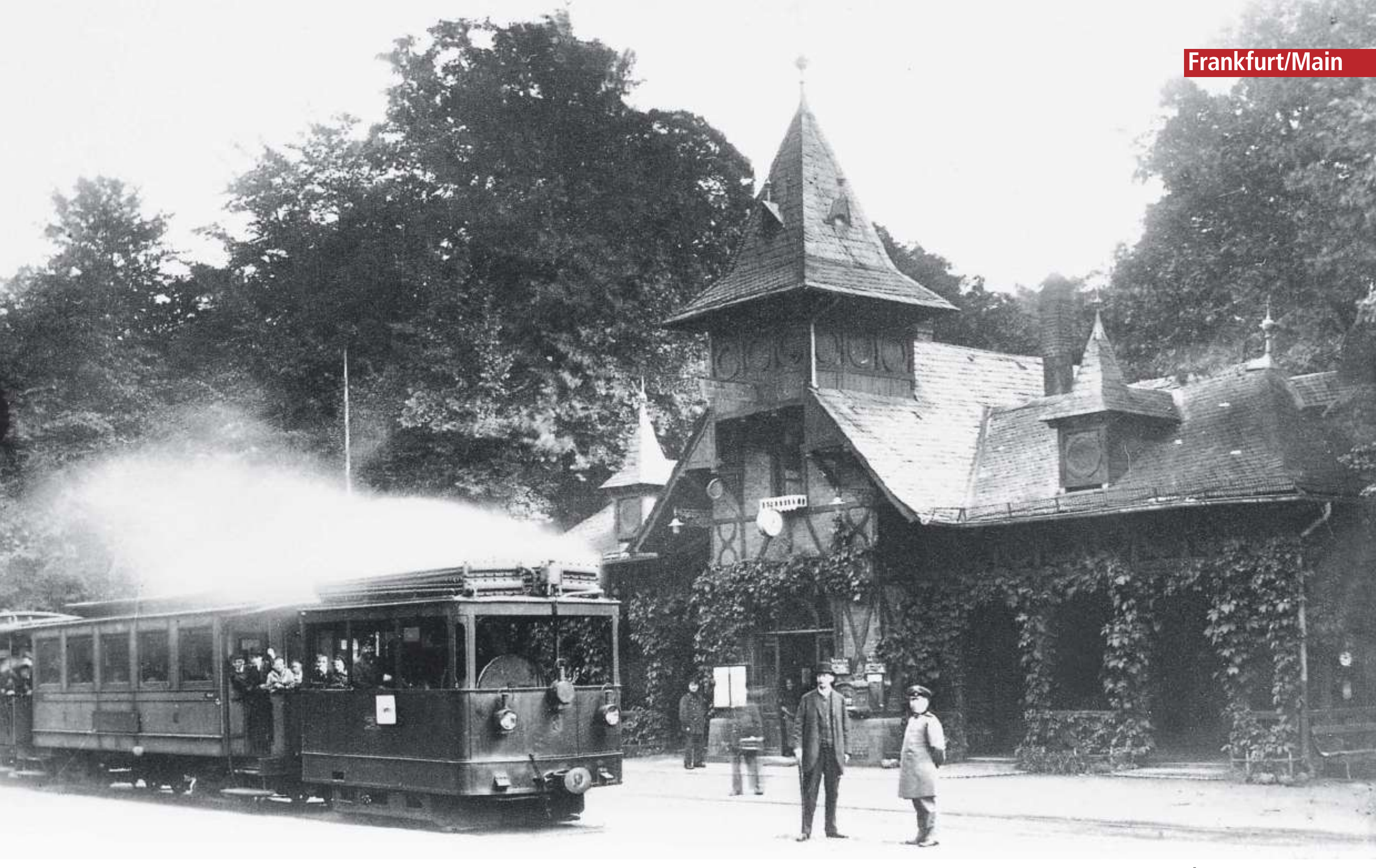


RECHTS MITTE Die erste elektrische Straßenbahn Deutschlands fuhr von Frankfurt nach Offenbach mit einem speziellen Fahrleitungstyp. Hier Tw 4 der damaligen FOTG



UNTEN Zur Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung 1891 präsentierte Siemens & Halske zwei Tw für Akku-/Oberleitungsbetrieb. Hier steht einer der Wagen unweit des Centralbahnhofes

Taunustor gefragt war. So schlossen sich Kutschenbesitzer zur „Frankfurter Droschkenanstalt“ zusammen und führten ab 1863 einen Pferdeomnibusverkehr ein. Kern dieses entstehenden Netzes war fortan die Zeil, die zentrale Frankfurter Straße und heutige Einkaufsmeile zwischen Hauptwache und Konstablerwache, welche von allen Pferdebuslinien befahren wurde. Im Halbstundentakt, später 20-Minuten-Takt, verkehrten zunächst zwei Linien mit den spinatgrün gestrichenen Omnibussen. Die Linie A war eine Ost-West-Achse und verband den Hanauer Bahnhof – später durch den Ostbahnhof ersetzt – mit der Innenstadt, namentlich Hauptwache sowie der Zeil, und der Bockenheimer Warte. Die Linie B hingegen startete am Westendplatz, erreichte an den Westbahnhöfen den Bereich des heutigen Hauptbahnhofs, durchquerte die Innenstadt und gelangte über eine Mainbrücke zum Offenbacher Bahnhof. Dieser Bahnhof, später Lokalbahnhof genannt, lag bereits im südlich des Mains gelegenen Sachsenhausen. Fortan dehnte sich das Netz des Frankfurter Pferdeomnibusses rasch aus. In Konkurrenz zur zugegebenermaßen holprigen Fahrt auf dem Pferdebus trat ab 1872 die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG) auf. Sie nahm mithilfe von ausländischem Kapital – es handelte sich um ein belgisches Unternehmen ohne Frankfurter Beteiligung – am 19. Mai eine Pferdestraßenbahn zwischen der Hauptwache und Bockenheim, Schönhof, in Betrieb. Auch dieses Netz wuchs in den nachfolgenden Jahren rasant und konkurrierte immer stärker mit den minder rentablen Pferdeomnibussen. 1875 erreichte die Trambahn den Hanauer Bahnhof, vier Jahre später den Stadtteil Bornheim und 1880 schließlich die Westbahnhöfe. Zu dem Zeitpunkt bestand das Pferdebahnnetz aus der zentralen Innenstadtstrecke über die Zeil (Konstablerwache – Hauptwache) und jeweils zwei Außenästen: Endpunkte waren Bockenheim und die Westbahnhöfe im Westen der Stadt sowie im Osten Bornheim und der Hanauer Bahnhof. Ergänzt wurde das Netz durch die letzte verbliebene und (noch) nicht ersetzte



Neu-Isenburg Anfang des 20. Jahrhunderts. Damals mit Dampflok der Waldbahn, heute fährt hier die Linie 17 überwiegend mit Niederflurwagen. Das Bahnhofsgebäude hat die Zeiten überdauert

Daten & Fakten Frankfurter Trambetriebe bis 1955

Gesellschaft	Eröffnung der ersten Strecke	Betriebsformen der Anfangsjahre	Vollständiger elektr. Betrieb	Eingliederung in die Städtische Straßenbahn
FTG (Städtische Straßenbahn ab 1898)	19. Mai 1872	Pferdebahn	ab 1899	ab 1898
FOTG	18. Februar 1884	Elektrisch	ab Eröffnung	1905
Waldbahn	05. Mai 1889	Dampfbahn	ab 1929	1899
Frankfurter Lokalbahn Gesellschaft (FLAG)	12. Mai 1888	Pferdebahn, Dampfbahn	ab 1910	1955

Pferdebuslinie vom Eschenheimer Tor (nahe Hauptwache) nach Heddernheim im Norden der Stadt. Die kommenden zwei Jahrzehnte bis zur Jahrhundertwende waren geprägt vom Ausbau des Pferdebahnnetzes. Um 1898 zählte Frankfurt 30,5 Kilometer Pferdebahnstrecken mit 16 Linien und über 200 Wagen, die von 900 Pferden gezogen wurden.

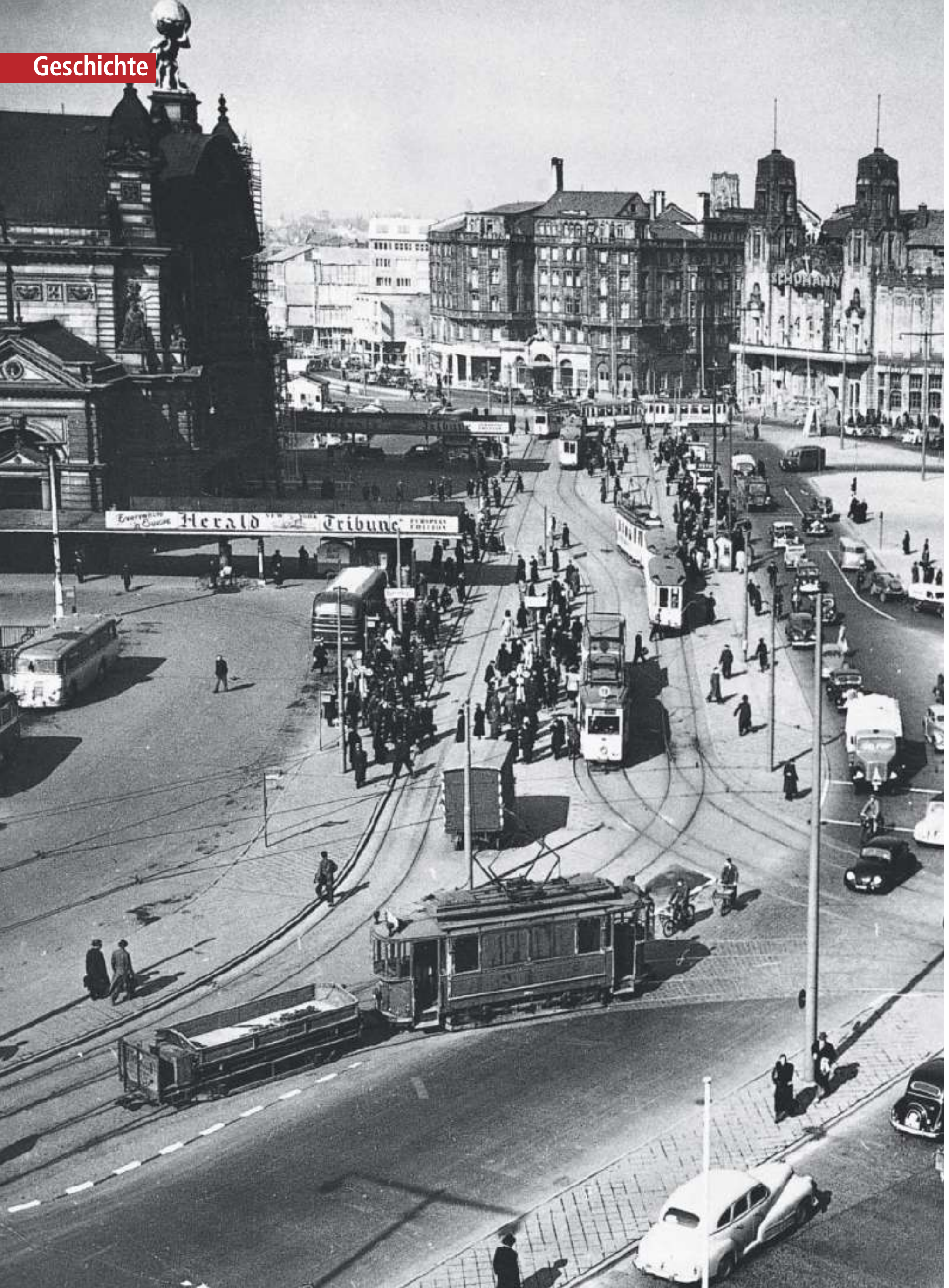
Vier Trambetriebe am Main

Als Geburtsstunde der Straßen- und Stadtbahn in Frankfurt mag die Eröffnung der ersten Pferdebahnlinie am 19. Mai 1872 gelten oder die Fahrt der ersten „Elektrischen“ 1884, doch geht das heutige Netz eigentlich auf vier Gesellschaften zurück, die in und um Frankfurt städtischen Schienenverkehr betrieben: Dies waren die Frankfurter Trambahn-Gesellschaft (FTG, ab 1899 städtisch), die Frankfurt Offenbacher Trambahn-Gesellschaft (FOTG), die Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG) sowie schließlich die Frankfurter Waldbahn AG.

Die vier Unternehmen blickten zu Anfang auf eine mehr oder weniger getrennte Geschichte zurück, die jedoch im Laufe der Zeit mehr und mehr zusammenwuchs. Auf zahlreichen Abschnitten gab es gemeinschaftlich befahrene Abschnitte zwischen der vorgestellten Pferdebahn der FTG und den anderen drei Betrieben. Bereits um 1900 spiegelten alle Strecken der vier Bahngesellschaften zusammengenommen in ihrer Dimension die heutigen Ausmaße des Straßen- und Stadtbahnnetzes wider. Sie legten alle zusammen den Grundstein für die 2020 noch anzutreffenden Verbindungen und wuchsen im 20. Jahrhundert von Jahrzehnt zu Jahrzehnt enger zusammen. Die Geschichte des Frankfurter Nahverkehrs war zu Anfang also die Geschichte von vier Unternehmen.

Die FOTG – Deutschlands erste Elektrische

Die erste elektrische Straßenbahn Frankfurts war die Frankfurt Offenbacher Trambahn-Gesellschaft, die ab 18. Februar 1884 zwischen dem Mainufer in Sachsenhausen, genauer der Alten Brücke, und Oberrad, einem Örtchen in der Mitte zwischen Frankfurt und Offenbach, pendelte. In Oberrad gab es ein Kraftwerk zur Fahrstromerzeugung und ein Depot für die zehn Trieb- und sieben Beiwagen. Die Kraftübertragung vom Motor auf die Räder der Triebwagen funktionierte mittels Zahnrädern, sodass der Lauf der Wagen sehr unruhig war. Damit handelte sich die Bahn im Volksmund den Namen „Knochenmühle“ ein. Speziell waren auch die mit Eisenbandagen beschlagenen Holzräder der Triebwagen. Schon im April 1884 wurde die Linie von Oberrad nach Offenbach, Mathildenplatz, verlängert und wuchs somit auf 6,7 Kilometer. Die eingleisige Strecke war mit einer sogenannten Schlitzrohrfahrleitung ausgestattet, die Siemens drei Jahre zuvor auf der Pariser Weltausstellung präsentiert hatte. Dieser spezielle Fahrleitungstyp stellte nicht die einzige Besonderheit der FOTG dar: Der kleine Be-



Viel Trubel auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs, wo ein wichtiger Umsteige- und Kreuzungspunkt zahlreicher Linien lag. Diesen Trubel gibt es auch heute noch, obwohl im Untergrund die U-Bahn fährt SLG. G. H. KÖHLER (2)

trieb am Rande Frankfurts war die erste elektrische Straßenbahn in Deutschland, die ihre Gleise – gemäß ihrer Bezeichnung – auf Straßen hatte und einen regulären öffentlichen Verkehr für die Allgemeinheit anbot. Die eher unscheinbare FOTG war Frankfurts einzige Meterspurtram. Dabei blieb es bis zur Übernahme durch die Städte Frankfurt und Offenbach im Januar 1905. Seit 1906 fährt die normalspurige Linie 16 auf dem ursprünglichen Weg der FOTG. Sie wurde zunächst nur von Frankfurter Wagen befahren, mutierte jedoch zur Gemeinschaftslinie, denn auch Offenbach bekam ab 1906 einen eigenen Straßenbahnbetrieb, der sich jedoch nur bis 1967 hielt.

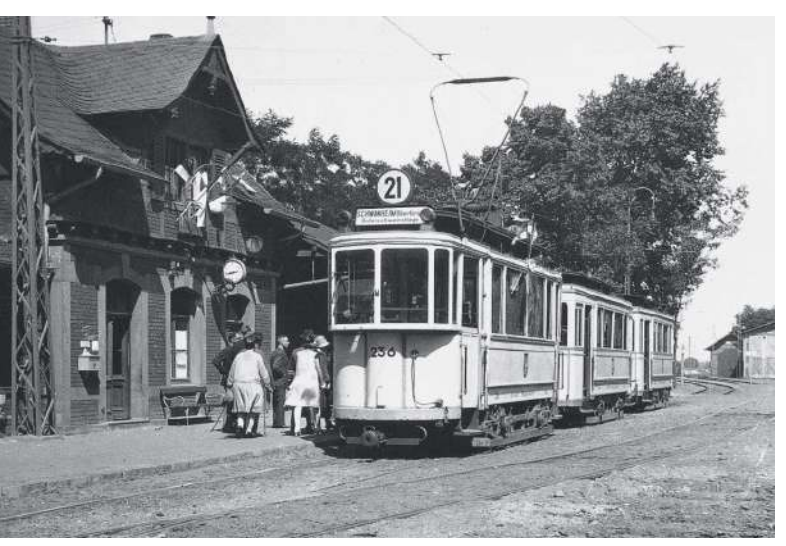
Die Waldbahn – Dampfbahn in die Wälder

Eine weitere Vorgängergesellschaft der Frankfurter Straßenbahn nahm fünf Jahre nach der Linie nach Offenbach ihren Betrieb auf. Die Frankfurter Waldbahn-Gesellschaft, ab 1890 auch offiziell als solche bezeichnet, legte mit ihren Überlandstrecken auf der südlichen Mainseite den Grundstein für das heute dort anzutreffende Straßenbahnnetz. Das Netz der Waldbahn betrug rund 21 Kilometer und hatte zu Beginn zwei Ausgangspunkte in Sachsenhausen: den Lokalbahnhof und die Untermainbrücke. Von dort ging es über den Ziegelhüttenplatz nach Südwesten zum Riedhof (heute Haltestelle Stresemannallee/Mörfelder Landstr.), wo sich die Strecke teilte: ins südlich gelegene und durch Wälder von Sachsenhausen getrennte Neu-Isenburg sowie nach Westen Richtung Niederrad. Dort verzweigte sich die Strecke abermals in einen Ast nach Schwanheim und einen Ast zur Erschließung von Niederrad. Alle Linien wurden 1899 eröffnet und durch normalspurige Dampfzüge befahren. Betrieblich handelte es sich um eine Kleinbahn. Die sogenannten Tramway-Lokomotiven, kleine zweiachsige Dampfloks, zogen drei bis sieben Personenwagen und bei Bedarf auch Güterwagen. Gewartet wurden die Fahrzeuge in der Werkstatt Sachsenhausen, Depots gab es darüber hinaus auch in Niederrad, Schwanheim und Neu-Isenburg. Größtenteils waren die Strecken der Waldbahn eingleisig mit Ausweichen angelegt, nur im Straßenplanum in Sachsenhausen, wo die Bahn eher Straßenbahn- denn Überlandcharakter besaß, waren zwei Gleise zu finden. Im Jahr 1904 zählte die Waldbahn zwölf Lokomotiven, 60 Personenwagen und zahlreiche Güterwagen.

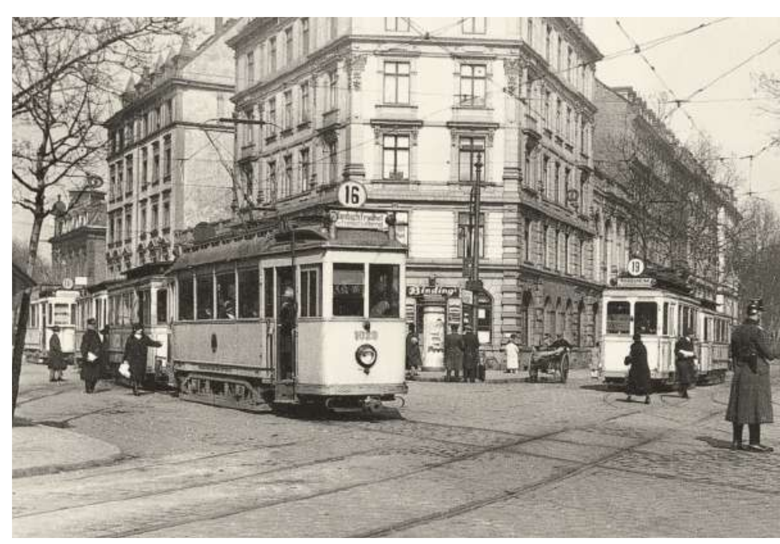
Schon im Januar 1899 erwarb die Stadt Frankfurt die Waldbahn für rund zwei Millionen Mark und betrieb sie als eigenen Betriebszweig bis 1920 weiter.

Die Frankfurter Lokalbahn – hinaus zum Taunus

Während die Waldbahn im Süden Frankfurts wichtige Grundpfeiler für das heutige Netz legte, geschah dies im Norden der Stadt durch die Frankfurter Lokalbahn AG. Die Geschichte der FLAG begann mit der Inbetriebnahme einer Pferdebahn zwischen der Frankfurter Innenstadt, dem Eschenheimer Tor und Eschersheim (Weißer Stein) auf Initiative eines Ingenieurs und eines Bankhauses. Die aus dem innerstädtischen Gebiet hinausführende Süd-Nord-Verbindung wurde am 12. Mai 1888 erstmals durch Pferdegespanne bedient. Noch im selben Jahr nahm die FLAG den Dampfbetrieb auf, um dem Fahrgastandrang gerecht zu werden. Wie bei der Waldbahn waren Henschel-Tramwaylokomotiven im Einsatz. Ziel der FLAG war mittelfristig die Entwicklung eines Vorortbahnnetzes, um den verstärkten Verkehrsbeziehungen zwischen Frankfurt und seinem Umland, insbesondere in Richtung des nördlich gelegenen Höhenzugs des Taunus, Rechnung zu tragen. Gemeinden ohne bisherige Schienenanbindung sollten mithilfe der FLAG einen direkten Anschluss in die Frankfurter Innenstadt erhalten. Daher reiften Planungen zur Fortführung der Dampfbahnlinie ab Eschersheim mit zwei Zweigstrecken zu den am Taunushang gelegenen Städten Oberursel und Homburg vor der Höhe. Diese Ausbauideen stießen bei der Stadt Frankfurt, die selbst zunehmend als Bahnunternehmer auftreten wollte, auf wenig Begeisterung. Während sich die Lokalbahngesellschaft und die Stadt über die



Die Wagentypen A und B bildeten die Grundausstattung für den elektrischen Betrieb des städtischen Netzes, hier in Schwanheim. Ab 1899 kamen insgesamt 347 Tw an den Main F. GRÜNWALD/SLG G. H. KÖHLER (3)



Sachsenhausen, der zentrale Stadtteil südlich des Mains, war neben der Innenstadt viele Jahrzehnte Knotenpunkt der Tram. Trotz U-Bahn ist dies bis heute so – ebenfalls mit der 16 in der Schweizer Straße



Viele Straßenbahnlinien im Frankfurter Süden begannen ihre Geschichte wie auf diesem Bild: Mit der Frankfurter Waldbahn, die erst 1929 die letzten Dampfzüge durch die Elektrische ersetzte. Die Waldbahnzüge erreichten teils beachtliche Zuglängen



Die F-Triebwagen samt f-Beiwagen waren seit den 1920ern bis zur U-Bahn-Eröffnung in Betrieb. Hier ein solcher Zug Ende 1935 in Frankfurt-Nied

Planungen stritten, nahm die FLAG 1899 mit Vorausblick zwei erste Abschnitte des geplanten Vorortnetzes in Betrieb: die Straßenbahn in Bad Homburg und eine Kleinbahn vom Bahnhof in Oberursel zur Hohemark am Taunusaufstieg. Mit der Stadt Frankfurt kam es schließlich zur Einigung: Die FLAG durfte ab Heddernheim (nördlich Eschersheim) neue Stichstrecken Richtung Taunus eröffnen, sofern keine weiteren Bahnen im Stadtgebiet errichtet wurden und die Stadt Frankfurt die Strecke von der Innenstadt nach Eschersheim, die Eschersheimer Lokalbahn, übernehmen durfte. Als Folge dieser Übernahme entwickelte sich ein Gemeinschaftsbetrieb zwischen der FLAG und der städtischen Straßenbahn auf den neuen elektrischen Taunuslinien, die dank Lückenschlüssen mit Überlandcharakter nun umsteigefreie Verbindungen zwischen der Frankfurter Innenstadt und den Städten am Taunusrand ermöglichten. Gleich zwei Verbindungen nahmen 1910 ihren Betrieb auf: Die Linie 24 Gallusanlage – Heddernheim – Oberursel – Hohemark und die Linie 25 Gallusanlage – Heddernheim – Homburg.

Während die städtische Straßenbahn ihre Vorortbahnfahrzeuge, Typ V genannt, im Depot Heddernheim wartete, besaß die FLAG eigene Betriebshöfe in Oberursel und Homburg. Die Taunuslinien erfreuten sich großer Beliebtheit: Unter der Woche waren die Linien im Halbstundentakt durch Pendler und am Wochenende, teilweise im 10-Minuten-Takt, durch Ausflügler Richtung Taunus gut gefüllt.

Der Weg zur „Elektrischen"

War die Frankfurt-Offenbacher Trambahn-Gesellschaft (FOTG) bereits von Anfang an elektrisch unterwegs, so dauerte es bei den umliegenden Straßenbahnbetrieben länger. Bereits 1891 wagte sich die FTG mit Akkumulatortriebwagen an einen Probebetrieb des elektrischen Verkehrs. Sechs Jahre später nahm sie einen solchen Regelbetrieb zwischen der Galluswarte und dem Hauptbahnhof auf. Die schweren Bleiakkus samt geringen Ladekapazitäten machten den Betrieb jedoch schwerfällig, im September 1900 endete dieser Verkehr. Nun war die Stadt Frankfurt am Zuge, welche zum 1. Januar 1898 alle Linien der FTG – bis auf die erst 1900 übernommene nach Rödelheim – in die städtische Verwaltung überführte. Die Stadt trieb fortan die Elektrifizierung des Pferdebahnnetzes mit Oberleitung voran. Nach den ersten Probefahrten am Depot Sachsenhausen fuhr ab 10. April 1899 die erste Elektrische zwischen Palmengarten, Opernplatz, Untermainbrücke, dem Lokalbahnhof in Sachsenhausen und der



Südlich des Hauptbahnhofs führen Gleise zum Betriebshof Heilbronner Straße/Gutleut. Hier ist ein Gespann aus L-Trieb- und Beiwagen unterwegs in Richtung Depot MICHAEL BEITELSMANN

Obermainbrücke. Im Juni 1904, war mit der Linie nach Rödelheim auch die letzte städtische Straßenbahn elektrifiziert. Ab 1905 firmierte die Trambahn in Frankfurt als „Städtische Strassenbahn Frankfurt". Nun erweiterte die Stadt ihr öffentliches Tramnetz mit Nachdruck. Insbesondere Vororte erhielten nun einen Netzanschluss. Lag die Streckenlänge 1900 noch bei 37 Kilometern, waren es 1914 bereits 92 Kilometer. Auch die Fahrgastzahlen hatten sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt. Im Jahr 1919 war der wesentliche Netzausbau schließlich abgeschlossen.

Vereinheitlicht durch Übernahmen

In den 1920er-Jahren durchzog einen Großteil der Stadt das umfangreiche Netz der städtischen Straßenbahn. Im Süden dampfte derweil die Waldbahn weiter durch die Frankfurter Wälder. Sie war seit 1899 im kommunalen Besitz und blieb auch nicht von den Bestrebungen zur Elektrifizierung verschont. Schon 1908 ersetzten die ersten elektrischen Triebwagen die Dampfzüge in Niederrad, 1929 verkehrte schließlich die letzte dampfgetriebene Garnitur nach Neu-Isenburg. Hierhin fuhr fortan die Straßenbahnlinie 7, womit das endgültige Ende der Waldbahn gekommen war. Im Südosten Frankfurts war die erwähnte FOTG nach Offenburg seit 1905 kommunal und technisch an das restliche Straßenbahnnetz angepasst. Vor dem Zweiten Weltkrieg erreichte das Netz die größte Ausdehnung: Nach neuen Strecken Richtung Nied und Fechenheim sowie der abgeschlossenen Elektrifizierung der Waldbahnstrecken fuhren in Summe 32 Linien in der Stadt am Main. So stach Ende der 1920er-Jahre nur noch ein einziger Betrieb aus dem vereinheitlichten und in Gänze städtischen Netz hervor: die private Lokalbahngesellschaft FLAG mit ihren Taunuslinien im Norden der Stadt. Sie betrieb die Linien 24 und 25 nach Oberursel und Bad Homburg nach wie vor im Gemeinschaftsbetrieb mit der Stadt. In Bad Homburg bestand zudem Anschluss an den dortigen Trambetrieb. Im Südosten bestand mit der Linie 16 ein ebensolcher Anschluss in Offenbach.

Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg

Von 1943 bis 1945 avancierte Frankfurt zum Ziel heftiger Luftangriffe, die große Teile der Stadt in Schutt und Asche legten, insbesondere im März 1944. Wagen, Depots und Strecken wurden durch die Angriffe immer mehr in Mitleidenschaft gezogen. Häufig fuhren Linien – wenn sie denn überhaupt noch verkehrten – nur Teilstrecken. Als Transportmittel für Verwundete, aber auch Brennstoffe, Lebensmittel oder andere Güter blieb die Tram noch bis zum 24. März 1945 in Betrieb.

Nach der kriegsbedingten Betriebseinstellung im März waren die ersten Wagen bereits im Mai 1945 wieder auf Linie. Doch ein Großteil des Rollmaterials, die Hälfte der Depots und vor allem alle Mainbrücken mit Gleisen – außer der Wilhelmsbrücke (Friedensbrücke) mit einem Überführungsgleis – waren zerstört. Von einem ursprünglich 150 Kilometer umfassenden Netz standen im Frühsommer 1945 gerade 16 Kilometer in Betrieb. Bereits im August zählte man 60 Kilometer. Ende 1945 fuhren wieder 21 Linien. Vielfach anzutreffen waren Triebwagen, die mit Loren bei den Aufräumarbeiten behilflich waren. Durch die gesprengten Mainbrücken etablierte sich südlich des Mains in Sachsenhausen ein eigenes Teilnetz, das über keinerlei Verbindung mit einer Regellinie zum nördlich des Mains gelegenen Hauptnetz verfügte. Dieser Umstand beschäftigte die Straßenbahn noch ganze vier Jahre, erst im Juni 1949 war mit der Obermainbrücke wieder eine Flussüberquerung für den Straßenbahn-Regelverkehr offen.

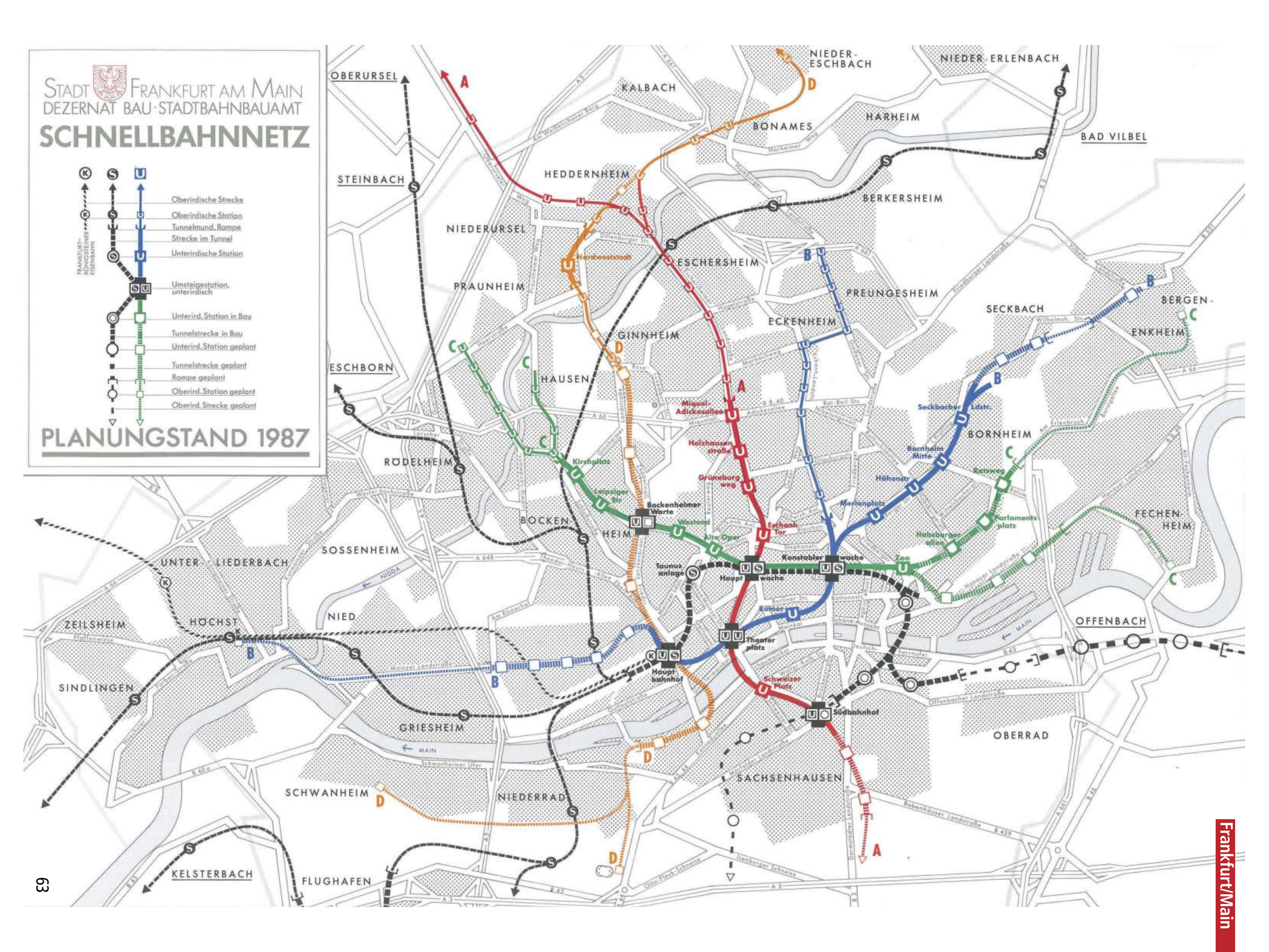
Anfang der 50er-Jahre kam es zu kleineren innerstädtischen Streckenstilllegungen und Verlegungen und ebenso zu den ersten Neubaumaßnahmen. Die Straßenbahn erreichte 1952 von Nied aus den Stadtteil Höchst. Es folgten neue Verbindungen zwischen Bornheim und dem Ostpark sowie vom Volkshaus nach Enkheim. Doch vollzog sich eine weitere große und zukunftsweisende Veränderung: Die Frankfurter Lokalbahngesellschaft FLAG hatte zunehmend finanzielle Schwierigkeiten, was sich insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg an dem maroden Schienennetz und den abgenutzten Fahrzeugen zeigte. Wie schon die letzten Jahrzehnte begründete die Stadt Frankfurt daher ihren Anspruch auf das Vorortbahnnetz. Sie übernahm mithilfe der hessischen Nachkriegsverfassung die FLAG schließlich zum 1. Januar 1955 für 4,8 Millionen Mark und setzte in der Folge – mit Blick auf die Bedeutung der Taunuslinien – auf deren umfangreiche Modernisierung. So hielten hier ab 1956 die neuen DÜWAG-Großraumwagen des Typs L Einzug, welche die betagten Vororttriebwagen vom Typ V ersetzten. Auch in Gleise und Oberleitungen flossen Investitionsgelder. Mit dem Ende der eigenständigen Lokalbahn und der Überführung in kommunale Hände war das Straßenbahnnetz in und um Frankfurt nun betrieblich und technisch vereinheitlicht. Aus den einst vier Anfängerbetrieben, die über Jahrzehnte mehr oder weniger unabhängig den städtischen Schienenverkehr begründet hatten, war mit der städtischen Straßenbahn nun ein einziger Betrieb erwachsen. Mit der Übernahme der FLAG konnte das letzte Kapitel dieser vier Betriebsgeschichten geschlossen werden. Die Strecken dieser ehemaligen Lokalbahn waren es auch, welche mit Blick in die Zukunft der Straßenbahn von Frankfurt in den Fokus rückten: Hier sollten bald die ersten U-Bahn-Züge in der Mainmetropole rollen.

Zukunft ohne Trambahn?

Nachdem noch einige Neubaustrecken für die Straßenbahn entstanden, suchte die Stadt angesichts des Booms jener Zeit nach einer längerfristigen Entwicklungsstrategie des Nahverkehrs, denn die Bevölkerungszahl wuchs von 563.000 (1951) auf 683.000 Einwohner (1961), was für verstopfte Straßen sorgte. Eine räumliche Trennung von ÖPNV und Autoverkehr musste her. Zur Diskussion standen: eine Einschienenbahn (ALWEG-Bahn), die U-Bahn und die Unterpflasterbahn, also die Tieferlegung der Straßenbahn. Die beiden ersten Betriebsvarianten sahen den vollständigen Ersatz der Straßenbahn vor. Zu Bedenken gab bei diesem Vorstoß vor allem, dass die vorhandene Infrastruktur des Tramnetzes plötzlich nutzlos geworden wäre. Dies wäre nicht der Fall, wenn die Straßenbahn Schritt für Schritt insbesondere im Innenstadtbereich im Untergrund verschwinden würde. Die Unterpflasterbahn gewann damit zunehmend Anhänger.

Gewinner: Stadtbahn

Vor dem Hintergrund votierte das Frankfurter Stadtparlament 1961 für den Erhalt der Stra-



STADT FRANKFURT AM MAIN
DEZERNAT BAU·STADTBAHNBAUAMT
SCHNELLBAHNNETZ
Oberirdische Strecke
Oberirdische Station
Tunnelmund, Rampe
Strecke im Tunnel
Unterirdische Station
Umsteigestation, unterirdisch
Unterird. Station in Bau
Tunnelstrecke in Bau
Unterird. Station geplant
Tunnelstrecke geplant
Rampe geplant
Oberird. Station geplant
Oberird. Strecke geplant
FRANKFURT-KÖNIGSTEINER EISENBAHN
PLANUNGSTAND 1987
OBERURSEL
KALBACH
NIEDER-ESCHBACH
NIEDER-ERLENBACH
HARHEIM
BONAMES
BAD VILBEL
STEINBACH
HEDDERNHEIM
BERKERSHEIM
NIEDERURSEL
ESCHERSHEIM
PRAUNHEIM
PREUNGESHEIM
SECKBACH
BERGEN-ENKHEIM
ECKENHEIM
GINNHEIM
ESCHBORN
HAUSEN
BORNHEIM
RÖDELHEIM
BOCKENHEIM
FECHENHEIM
SOSSENHEIM
UNTER-LIEDERBACH
NIED
OFFENBACH
HÖCHST
ZEILSHEIM
SINDLINGEN
GRIESHEIM
OBERRAD
SACHSENHAUSEN
SCHWANHEIM
NIEDERRAD
KELSTERBACH
FLUGHAFEN
Miquel-Adickesallee
Holzhausenstraße
Grüneburgweg
Eschenh. Tor
Seckbacher Ldstr.
Bornheim Mitte
Höhenstr.
Merianplatz
Ratsweg
Parlamentsplatz
Habsburgerallee
Zoo
Konstablerwache
Hauptwache
Bockenheimer Warte
Westend
Alte Oper
Kirchplatz
Leipziger Str.
Taunusanlage
Römer
Theaterplatz
Hauptbahnhof
Schweizer Platz
Südbahnhof
MAIN
NIDDA



Vor der Kulisse der Alten Oper lagen Jahrzehnte lang Tramgleise. Heute fährt hier nur noch der Bus, während im Untergrund die Stadtbahn auf der C-Strecke poltert MICHAEL BEITELSMANN

ßenbahn und deren Tieferlegung in den Untergrund. Die Stadtpolitik wollte die U-Strab mittelfristig in Richtung U-Bahn entwickeln und sah deshalb vielfach eigene Gleiskörper, Kreuzungsfreiheit und einen eigenen neuen Wagentyp für den Schnellbahnbetrieb vor. Damit war die Idee Stadtbahn für Frankfurt geboren. In der nachfolgenden Planungsphase wagte man sich tatsächlich von der reinen Tieferlegung der Tram weg und plante nun mit einem Stadtbahnsystem, das als Option den Ausbau zur Voll-U-Bahn enthielt. Die städtische Planung wurde hierbei mit dem Vorhaben der Deutschen Bundesbahn für einen S-Bahn-Tunnel unter der Frankfurter Innenstadt, im Verlauf Hauptbahnhof – Hauptwache – Konstablerwache – Südbahnhof, in Einklang gebracht. Dieser Tunnel gehörte zur Ausbaustufe I der Stadtbahn am Main. In diesem Schritt waren 14 Kilometer Tunnelanlagen einschließlich S-Bahn vorgesehen. Mithilfe zweier weiterer Ausbaustufen waren die Ausdehnung des Stadtbahnnetzes in die Außenbereiche und der schrittweise Einbezug neuer (Tunnel-)Strecken in die vorhandenen Straßenbahninfrastruktur vorgesehen. Die Planungen sahen insgesamt drei Stammstrecken vor, die im Bereich der Frankfurter Kernstadt im Tunnel verliefen und auf den zahlreichen Außenstrecken oberirdische Abschnitte aufweisen sollten. Die drei Stammstrecken gliederten sich wie folgt:

A-Strecke: Südbahnhof – (Mainunterquerung) – Hauptwache – Eschersheim – Heddernheim. Ab Heddernheim waren Außenstrecken nach Ginnheim, Oberursel und Bad Homburg geplant, womit sich die A-Strecke weitgehend am ehemaligen Lokalbahnnetz der Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG) orientierte.

B-Strecke: Stammstrecke Konstablerwache – Willy-Brandt-Platz – Hauptbahnhof. Ab Konstablerwache zwei Außenstrecken nach Eckenheim – Preungesheim und Bornheim – Seckbach. Im Westen der Stammstrecke sollten Außenstrecken ab Hauptbahnhof Richtung Gallus, Nied und Höchst, ab Messe Richtung Rebstock sowie nach Bockenheim und Ginnheim (Verknüpfung mit A-Strecke) entstehen.

C-Strecke: Stammstrecke Bockenheim – Hauptwache – Konstablerwache – Zoo. Im Westen diverse Außenstrecken Richtung Praunheim, Hausen und Rödelheim. Im Osten ab Zoo unter- und oberirdische Verläufe nach Enkheim und zum Ostbahnhof und Osthafengelände.

In späteren Planungen wurde die B-Strecke im Abschnitt Hauptbahnhof – Bockenheim – Ginnheim als D-Strecke gesondert planerisch berücksichtigt. Die Stationen Hauptbahnhof, Hauptwache, Konstablerwache und Willy-Brandt-Platz dienen im geplanten Netz als zentrale Umsteigeknoten zwischen den Stammstrecken. Jede Linie sollte mit jeder anderen Linie mindestens eine gemeinsame Station erhalten, um häufiges Umsteigen zu vermeiden. Im Zuge dieser Stadtbahnplanungen sah man die Straßenbahn als Auslaufmodell.

Frankfurter Stammstrecken

Stammstrecke	Eröffnung erster Tunnelabschnitt	Linien	Zugfolge tagsüber im Kernbereich	Zugfolge HVZ im Kernbereich
A	04. Oktober 1968	U1, U2, U3, U8	3-5 Minuten	2-3 Minuten
B	26. Mai 1974	U4, U5	3-4 Minuten	2-3 Minuten
C	11. Oktober 1986	U6, U7, (U4)	5 Minuten	3-4 Minuten
D	10. Februar 2001	U4, U8, U9	je nach Abschnitt	verschieden

Um spaltfrei an den Stadtbahn-Bahnsteigen der A-Stammstrecke halten zu können erhielten einige DÜWAG-Sechsachser nebst Beiwagen vorübergehend eine Verbreiterung aus Kunststoff, im Volksmund Blumenkästen genannt (Tw 636 im Mai 1970) ROY BROOK, SLG. CHRISTOPH HEUER



Baubeginn für Stadtbahn

Am 28. Juni 1963 erfolgte der Spatenstich für die Stadtbahn in Frankfurt, zunächst für die A-Strecke, 1966 begannen die Arbeiten an der B-Strecke. Dies blieb natürlich nicht ohne Auswirkungen auf den Tramverkehr an der Oberfläche. Es kam zu zahlreichen provisorischen Umleitungsstrecken. Vor allem die Bauarbeiten für den S-Bahn- und U-Bahn-Tunnel am Hauptbahnhof brachten erhebliche Veränderungen im Liniennetz. Die wichtige Umsteigestation der Tram am Bahnhof war zeitweise außer Betrieb. Längerfristig sollten alle Tramlinien ins Stadtbahnnetz eingebunden

werden. Pläne des Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbunds aus den 1980er-Jahren sahen ab 1986 keine Straßenbahn mehr in der Innenstadt vor. Sämtlicher Betrieb sollte sich fortan im Untergrund abspielen. Die Außenstrecken hingegen blieben vorerst für den Verkehr mit regulären Straßenbahnfahrzeugen bestehen und konnten je nach Ausbaustufe des Stadtbahnnetzes für den Stadtbahnbetrieb hergerichtet werden. Dieses Übergangskonzept war betrieblich und finanziell deutlich einfacher zu bewältigen als der direkte Umbau ganzer Linien für einen Stadtbahn- oder gar Voll-U-Bahn-Verkehr. Jedoch brachte dieses Netzaufbaukonzept ebenfalls betriebliche Erschwernisse: Ab Eröffnung der A-Strecke galt es einen Mischverkehr aus Straßenbahn und den neuen Stadtbahnzügen zu bewerkstelligen. Mit diesem Betriebskonzept begann am 4. Oktober 1968 ein neues Zeitalter der Frankfurter Verkehrsgeschichte: Die Stadtbahn – als U-Bahn bezeichnet – nahm ihren Betrieb auf. Tausende Menschen nahmen an den großen Feierlichkeiten teil, der damalige Verkehrsdezernent steuerte eigenhändig den Eröffnungszug. Fertiggestellt war nun der Kernbereich der A-Strecke. Der ehemaligen FLAG-Trasse nach Norden folgend führte die Strecke ab Hauptwache in der Innenstadt zur Tunnelrampe Miquel-/Adickes-Allee und über die Eschersheimer Landstraße nach Heddernheim. Von dort ging es noch drei Stationen weiter in die Nordweststadt, einer Trabantenstadt, die von der U-Bahn abermals im Tunnel unterquert wurde. Auf der Verbindung Hauptwache – Heddernheim – Nordweststadt verkehrte die U-Bahnlinie A1. Die Stammstrecke von der Innenstadt bis in den Bereich Heddernheim wurde ebenfalls durch drei Straßenbahnlinien mitbenutzt: Die Linie 24 nach Oberursel, der Linie 23 nach Bonames und der 25 nach Bad Homburg. Über eine provisorische Rampe an der Hauptwache konnten die Tramlinien auch im Süden der A-Strecke wieder das herkömmliche Straßenbahnnetz erreichen.

Netzwachstum ab den 1970er-Jahren

Nach der Eröffnung der ersten U-Bahnstrecke wurde weiter kräftig im Stadtgebiet gebaut und gegraben, es dauerte allerdings noch bis November 1973 zur nächsten Streckeninbetriebnahme zum Willy-Brandt-Platz (damals Theaterplatz). Ab 1974 ging es zur Römerstadt sowie auf ein erstes Teilstück der B-Strecke, mit dem Tunnel zwischen Konstablerwache und Willy-Brandt-Platz. Auf diesem Abschnitt verkehrte fortan die U-Bahnlinie B1, die den Innenstadttunnel an der Rampe Musterschule (im Bereich des Anlagenrings) verließ und den Straßenbahngleisen Richtung Norden ins Nordend und später nach Preungesheim folgte. Die B-Strecke konnte 1978 vom Willy-Brandt-Platz eine Station im Tunnel zum Hauptbahnhof wachsen. Zeitgleich änderten sich die Linienbezeichnung bei der Stadtbahn: Aus A1, A2 und B1 wurden nun U1, U2 und U5. Außerdem wurde der Stadtbahnbetrieb nach Bad Homburg (U2), Oberursel-Hohemark (U3) und Ginnheim (Verlängerung der U1) aufgenommen. In Sachen Fahrgastzahlen musste sich die „U-Bahn" 1978 keinesfalls mehr verstecken: Sie beförderte bereits 33 Millionen Fahrgäste gegenüber 95 Millionen bei der Straßenbahn. Ab 1980 ging es von der Konstablerwache vollkommen unterirdisch nach Bornheim auf der verlängerten B-Strecke als U4. Da die U4 allerdings mit 2,65 breiten U-Bahn-Fahrzeugen befahren werden sollte und auf der im Außenbereich sehr straßenbahnähnlichen U5 noch 2,35 Meter breite, tunnelgängige Straßenbahnwagen verkehrten, ergab sich für die nächsten 17 Jahre ein lästiges Provisorium: Die U5 endete fortan an der Konstablerwache, während die U4 nun den B-Stammstreckentunnel unter der Innenstadt

befuhr. Damit konnten die Bleche, welche die Bahnsteige in den Tunnelstationen für den Einsatz der schmalen Straßenbahnwagen verbreitert hatten, entfernt werden.

Auf A und B folgt C

Die A-Strecke wurde 1984 unter dem Main hindurch nach Sachsenhausen und zum Südbahnhof verlängert und 1986 durften die Frankfurter die neue C-Strecke und damit die letzte Stammstrecke des Grundnetzes begrüßen. Hier verkehrten die U6 und U7 zwischen dem Zoo, der Innenstadt, dem Westend, Bockenheim und auf den Außenstrecken nach Praunheim und Hausen. Ab 1992 ging es vom Zoo weiter nach Enkheim (U7) und 1999 mit der U6 zum Ostbahnhof.

Für eine Fortführung der B-Strecke in Form der D-Strecke ab Hauptbahnhof bemühte man sich bei der Stadt und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF), die seit 1996 den Straßen- und Stadtbahnbetrieb innehatte, dennoch. So konnte die U4 ab 2001 vom Hauptbahnhof über die Messe zur Bockenheimer Warte (U6, U7) verlängert werden. Und 2010 ging eine Neubaustrecke von der A-Strecke ins neue Stadtviertel Riedberg in Betrieb, die planerisch zur D-Strecke gehört. Sie wird von der U8 Südbahnhof – Hauptwache – Heddernheim – Riedberg und von der U9 Ginnheim – Nordweststadt – Riedberg – Nieder-Eschbach bedient. Die U9 berührt dabei als einzige Frankfurter Stadtbahnlinie nicht die Innenstadt. Schon 2008 wurde die Linie U4 von Bornheim über den Betriebshof Ost nach Enkheim verlängert. Bis 2016 erhielt die U5 Hochbahnsteige auf ihrer Außenstrecke, was seitdem einen flexiblen Einsatz der Stadtbahnfahrzeuge auf allen Linien ermöglichte.

Koexistenz von Tram und U-Bahn

Trotz U-Bahn überlebte auch die Straßenbahn, das Ziel der schienenfreien Innenstadt konnte der Verkehrsbetrieb nicht realisieren. Trotz Parallelverkehr beider Verkehrsmittel im Innenstadtbereich haben sie jeweils ihre Berechtigung und kamen – zumindest vor „Corona“ – in der Hauptverkehrszeit an die Kapazitätsgrenzen. Den Ausschlag für den Erhalt der Straßenbahn gab die verwehrte Genehmigung der Einstellung seitens des Regierungspräsidiums Darmstadt. Dies missfiel der Kommunalpolitik, freute aber die zahlreichen Engagierten, die sich für die Straßenbahn in der Innenstadt stark machten. Mit einer neuen Stadtregierung und einem neuen Verkehrskonzept setzte sich die Idee der Koexistenz von Straßenbahn und Stadtbahn in der Frankfurter Politik langfristig durch. Somit kam die Tram ab den 1990ern wieder in das Blickfeld der Verkehrsplanung. Ein Auslaufmodell sollte sie damit keinesfalls mehr sein. Zuvor hatte die Straßenbahn seit dem „politischen Tunnelblick“ für den U-Bahn-Bau in den 1960er-Jahren für einige Jahrzehnte gelitten. Investitionen in das Netz blieben auf Sparflamme und immer wieder gab es kleinere Rückbaumaßnahmen im Gleisnetz. Die Linie 12 nach Schwanheim erhielt 1975 eine knapp drei Kilometer lange neue Streckenführung. Darüber hinaus gab es bei der Straßenbahn über die Jahrzehnte weitere Umverlegungen.
Wirkliche Neubaustrecken, also Verlängerungen in Stadtviertel ohne bisherigen Straßenbahnanschluss, unterblieben. Zahlreiche Streckenstilllegungen bestimmten hingegen das Bild. Beispielhaft seien hier die Einstellung des Abschnitts Bad Homburg Alter Bahnhof – Gonzenheim (bis heute Endstelle der U2) und des Abschnitts Hauptbahnhof – Taunusanlagen 1971 genannt. Und 1978 verloren unter anderem die Strecken nach Berkersheim und Rödelheim ihren Linienverkehr. Ebenfalls 1978 gab es mit der Stilllegung der Gleise über die Zeil, seit jeher die zentrale Innenstadtachse für die Straßenbahn, einen Paukenschlag. Die S-Bahn im Untergrund übernahm fortan die Verkehrsbedürfnisse und die Zeil wurde zur Fußgängerzone. Seit den 1980er-Jahren verloren im Zuge der Eröffnung der Stadtbahnstrecke C die Stadtteile Praunheim, Hausen, Bergen und Enkheim ihre Straßenbahn. Bis auf Bergen war ein Ersatz durch die neue U-Bahn gesichert, wenn auch (wie im Falle Hausen) mit verkürzter Strecke. Was die räumlichen Ausmaße und die Linienverläufe des Straßenbahn- und Stadtbahnnetzes von Frankfurt angeht, finden sich beim Vergleich von Netzplänen der 1980er-Jahre mit denen von heute nur wenige Unterschiede. Die Stadtteile, die damals durch den Schienenverkehr angebunden waren, sind es immer noch.



Zwei DÜWAG-Zweirichtungstriebwagen vom Typ O begegnen sich am 6. Juli 1992 auf der Schloßstraße, wo bis heute unverändert noch immer die Linie 16 fährt STEPHAN KYRIELEIS (2)



Früher Lokalbahnstrecke in den Taunus, heute Teil der Stadtbahn A-Strecke: Vierfachtraktion aus U2-Triebwagen im Jahr 1988 auf der U3 am Weißen Stein nahe Heddernheim

Ein neues Zeitalter

Mit dem neuen Frankfurter Verkehrskonzept von 1991 rückte die Straßenbahn wieder mit in den planerischen Fokus, auch wenn sie weiter in Konkurrenz zu U-Bahn-Projekten stand. Schließlich konnte 1999 ein wenngleich nur 200 Meter langer Lückenschluss zwischen der Konstablerwache, dem bisherigen Endpunkt der Linie 12 am Innenstadtrand, und dem Börneplatz an der Altstadtstrecke (der Durchmesserstrecke in der Frankfurter Innenstadt) gefeiert werden. Damit ließ sich die Linie 12 in die Kernbereiche und Richtung Hauptbahnhof durch-



Das Herz des Frankfurter Nahverkehrs schlägt längst unterirdisch: Die bis heute letzte Tunnelstrecke wurde mit einem ersten Teil der D-Strecke 2001 eröffnet. Hier im Bild die Halle der Station Bockenheimer Warte (U4), wo zur C-Strecke (U6, U7) umgestiegen werden kann FELIX FÖRSTER

binden, Umsteigezwänge an der Konstablerwache entfielen. Die Lückenschluss gilt seitdem als ein Neubeginn für die Straßenbahn: Trotz Stadtbahnkonkurrenz erhielt die Tram nun auch in der Innenstadt wieder einen Platz und 2003 ging es in Sachen Tramausbau „richtig" los: Mit der neuen Verbindung der Linie 17 von Bockenheim ins Stadtviertel Rebstock mitsamt einem wichtigen Gewerbegebiet „City West" setzte sich die Straßenbahn gegen die Idee einer Anbindung des Viertels durch die U-Bahn durch. Und 2011, ein Jahr nach Eröffnung der Stadtbahnstrecke über den Riedberg, stand wiederum die Tram im Fokus: Die bis heute jüngste neue Linie, die 18, nahm ihren Betrieb auf und verbindet die Innenstadt über eine 3,5 Kilometer messende Neubaustrecke im Zuge der Friedberger Landstraße mit einem neuen Viertel im Stadtteil Preungesheim. Ein Großteil der Strecke ist als sogenannte ÖPNV-Trasse ausgeführt und ermöglicht dank Asphaltbelag eine Mitbenutzung durch den Busverkehr. Nach der Linie 17 war die 18 nach Preungesheim Ost die zweite neue Straßenbahnlinie seit dem Zweiten Weltkrieg. Drei Jahre später, 2014, nahmen die VGF wiederum einen Lückenschluss in Betrieb. Im Verlauf der Stresemannallee – mitsamt Umsteigestation zur S-Bahn – entstand eine neue Strecke, die eine direkte Führung einer Straßenbahnlinie zwischen dem Hauptbahnhof und Neu-Isenburg ermöglicht. Die 17 mutierte daraufhin zur schnellen Tangentiallinie westlich der Innenstadt und bedient die Relation Rebstockbad – Hauptbahnhof – Louisa – Neu-Isenburg.

Alle Neubaustrecken der Straßenbahn in Frankfurt haben eines gemeinsam: Die Fahrgastzahlen stiegen dadurch kräftig. Während der Hauptverkehrszeiten sind die Strecken nach Rebstock/Linie 17, Preungesheim/Linie 18 oder über die Stresemannallee/Linie 17 sehr gut nachgefragt. Ebenfalls allen gemeinsam ist der gute Ausbaustand mit großzügigen Haltestellenanlagen und einer ästhetischen Einbindung ins Straßenbild, beispielsweise durch filigrane Fahrleitungskonstruktionen oder Rasengleise. Als jüngstes Projekt wagte sich die VGF 2017 mit dem Spatenstich für die Verlängerung der U5 ab Hauptbahnhof Richtung Westen ins neue Europaviertel an den Ausbau der U-Bahn. Aktuell ist das neue Viertel unzureichend durch Buslinien erschlossen. Die vier neuen Stationen der 2,7 Kilometer langen Strecke führen quer durch das Viertel auf dem ehemaligen Gelände des Hauptgüterbahnhofs Frankfurt. Die Eröffnung strebt die VGF für 2025 an.

Abwechslungsreiches Netz

Heute lässt sich resümieren, dass sich die Frankfurter Straßenbahn beachtlich gegen die U-Bahn behaupten konnte. Beide existieren in einer abgestimmten Koexistenz in der Mainmetropole und erfüllen trotz teilweisem Parallelverkehr unterschiedliche Verkehrsaufgaben. Die bislang wachsenden Fahrgastzahlen zeigen die auch weiterhin zunehmende Bedeutung des Schienenverkehrs in der Bankenmetropole. Das Netz der „Trambahn" umfasst heute 68 Kilometer, während die Stadtbahn auf 67 Kilometern unterwegs ist. Das gesamte Streckennetz verfügt über einen hohen Abwechslungsreichtum, sodass es beim Blick aus dem Fenster keineswegs langweilig wird. Durch das historische Erbe der heutigen Straßen- und Stadtbahn konnten die landschaftlich reizvollen Vorortstrecken durch Wiesen und Wälder ebenso erhalten bleiben wie die dicht umbauten Straßenbahnstrecken zwischen Main, Altstadt und den bekannten Hochhäusern im Bankenviertel. FELIX FÖRSTER



Das in den 1980er-Jahren beim Hamburger Modellbahnhändler Jörn Meyer gezeigte H0-Diorama „Rödingsmarkt" stellte den Zustand in den 1960er-Jahren nach. Ein ähnliches Modell (unten) wurde im März bei KBGG gezeigt. Der direkte Vergleich spricht aber gegen die Annahme, dass es sich dabei um das alte Meyer-Diorama handeln würde OLGA BANDELOWA (11), GUIDO MANDORF (1)

Das Diorama-Rätsel

U-Bahnhof Rödingsmarkt in H0 ■ Auf der Braunschweiger Modelltram-Ausstellung KBGG wurde auch ein interessantes Hamburger Anlagenstück gezeigt, dessen Herkunft aber ungeklärt war

Dieses H0-Diorama war im März bei KBGG zu sehen

Nur wenige Tage, bevor in Deutschland wegen des sich ausbreitenden Corona-Virus alle öffentlichen Veranstaltungen untersagt wurden, fand Anfang März in Braunschweig die diesjährige Modellstraßenbahn-Ausstellung „Kleine Bahn ganz groß" (KBGG) statt. Einer der Aussteller war Dirk Rehr vom Hamburger „Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn" (VVM); der Verein betreibt im Sachsenwaldort Aumühle ein kleines Eisenbahnmuseum und an der Ostsee am Schönberger Strand eine Museumsstraßenbahn. Daneben gehört auch noch der Kleinbahnhof Wohldorf im Hamburger



Die passenden Fahrzeuge für sein Rödingsmarkt-Diorama ließ Jörn Meyer in Großbritannien aus Weißmetall bei Bec-Kits und Tramalan fertigen



Blick in die Bahnhofshalle des Meyer-Modells: Auch hier hat sich der Erbauer die Mühe gemacht, einen realistischen Eindruck zu erzeugen

Nordosten zum VVM. Dort wird in einem Nahverkehrsmuseum auch mittels einer Modellstraßenbahnanlage in dem sehr ungewöhnlichen Maßstab 1:64 an die 1961 eingestellte Walddörfer-Straßenbahn erinnert. Wegen Renovierungsarbeiten ist das Museum aber schon seit Februar 2019 geschlossen.

Nachts kamen die Diebe

Dirk Rehrs Besuch in Braunschweig stand unter keinem guten Stern. Wie im KBGG-Bericht (SM 5/20) bereits zu lesen war, brachen Diebe in der Nacht vor der Fahrt zur Veranstaltung seinen Anhänger mit den Ausstellungsstücken auf und verschwanden mit diesen in Richtung Polen. Rehr blieb für Braunschweig nur ein seinem Bruder Mario gehörendes H0-Diorama. Es soll den Hamburger U-Bahnhof Rödingsmarkt im Zustand der 1960-Jahre zeigen.

Einigen älteren KBGG-Teilnehmern kam das interessante Teil irgendwie bekannt vor. Erinnerte es doch stark an ein Rödingsmarkt-Modell, das Mitte der 1980er-Jahre bei dem damals auch außerhalb Hamburgs bekannten Modellbahnhändler Jörn Meyer zu sehen war. Zu Meyers Angebot gehörten viele Straßenbahnmodelle. Nachdem er sein Geschäft aus Gesundheitsgründen an einen Nachfolger verkaufte, zog der Laden aber von Winterhude nach Barmbek um – statt Straßenbahn gab es jetzt viel Märklin. Meyers Rödingsmarkt-Diorama soll dann für einige Zeit im Schaufenster eines anderen Händlers



Im Gegensatz zum bei KBGG gezeigten Diorama flankierte eine Reihe hoher Gebäude das Meyer-Modell



Auch der bei vielen Betrieben eingesetzte Schörling-Schleifwagen war auf Jörn Meyers H0-Rödingsmarkt in Hochbahn-Ausführung zu sehen

Morgendlicher Berufsverkehr auf Jörn Meyers Rödingsmarkt: Unter den Stelzen des U-Bahnhofs stauen sich mal wieder die Straßenbahnen. Ein V2-Triebwagen von 1928 steht am Ende in der langen Warteschlange

in der Hamburger Innenstadt gestanden haben. Laut Dirk Rehr ging es danach wohl noch durch mehrere Hände, was dem Zustand des Dioramas nicht gut tat. „Schließlich landete es bei meinem Bruder Mario“, erinnert er sich. Rehr vermutet, dass das Diorama ursprünglich mindestens zweiteilig war, denn die Anschlüsse für die Erweiterung sind rechts am Viadukt noch vorhanden. „Auf diesem Anschlussstück stand ein aus dem Bankhausmodell von Revell/Heljan vergrößertes Gebäude“, weiß er noch. Doch ist das von Dirk Rehr in Braunschweig gezeigte Rödingsmarkt-Modell tatsächlich das alte Meyer-Diorama?

Alte U-Bahn im Laden

Jörn Meyer nutzte in seinem Laden die Front eines Hamburger U-Bahn-Wagens vom Typ DT2 als Vitrine für sein Rödingsmarkt-Diorama und für Fahrzeugmodelle, die er in Großbritannien fertigen ließ. Auch heute sind diese kleinen Straßenbahnen noch von Bec-Kits erhältlich. Meyers Fahrzeugfront gehörte zum Wagen 9418 der Baureihe DT2.5, die Mitte der 1980er-Jahre bei der Ertüchtigung zu DT2-E auch eine neue Stirn bekamen. Der Hamburger Senat wollte kein Geld für neue Fahrzeuge ausgeben.

Ein vom Baumwall kommender DT1-Triebwagen hat gerade die Ost-West-Straße überquert. Gleich erreicht er Meyers Rödingsmarkt-Station



Bei der Klärung der Frage, ob in Braunschweig wirklich das alte Meyer-Diorama ausgestellt wurde, können neun knapp 35 Jahre alte Aufnahmen des Modells helfen, die wir hier zeigen. Die größtenteils bissher unveröffentlichten Fotos lassen einen direkten Vergleich zu und machen recht anschaulich deutlich, dass das Rehr-Diorama nur auf den ersten Blick für Meyers Rödingsmarkt gehalten werden kann. Meyers Modell kam dem Vorbild wesentlich näher.

Wenn es, wie von Dirk Rehr vermutet, mindestens zwei zusammengehörende Dioramen gab, stellt sich die Frage, ob die zwei hier gezeigten wirklich beide den U-Bahnhof Rödingsmarkt zum Vorbild hatten. Rehrs Stück ähnelt eher der benachbarten Station Baumwall in etwas vereinfachter Form. Wurde bei einem der vielen Besitzerwechsel der U-Bahn-Halt vielleicht einfach nur zu einem Rödingsmarkt umetikettiert?

Jörn Meyer betrieb in Hamburg ein sehr gut sortiertes Modellbahngeschäft. Im Verkaufsraum diente die Front eines U-Bahn-Fahrzeugs der Hansestadt als Ausstellungsvitrine für Modelle von Straßenbahnen und U-Bahnen der Stadt. Hier stand auch sein Rödingsmarkt-Diorama

Stellt sich zum Schluss noch die Frage, wer die Dioramen eigentlich gebaut hat. Die meisten mög-



Ein alter U-Bahn-Zug vom Typ T6 (Baujahr 1920) trifft auf Jörn Meyers Diorama auf einen Arbeitswagen, der auch aus einem T6 entstanden ist



Die Hamburger Straßenbahn benötigte in den 1960er-Jahren noch ständig neue Fahrer. Ein Fahrschulwagen passiert Meyers Rödingsmarkt

lichen Erbauer können nicht mehr gefragt werden, da sie inzwischen tot sind. Dirk Rehr hält es für möglich, dass Heiko Götting, dessen großartige Hamburg-Anlage das SM vor zwei Jahrzehnten (9/00, 10/00) ausführlich vorstellte, der Erbauer gewesen sein könnte. Auch auf der Götting-Anlage gab es einen U-Bahnhof Rödingsmarkt, der dem Rehr-Diorama ähnelt, was aber auch an den verwendeten Bauteilen liegen kann. Diese Teile wurden beim Meyer-Rödingsmarkt ebenfalls verbaut, und dessen Schöpfer ist bekannt. Im Frühjahr 1988 erzählte Jörn Meyer dem „Eisenbahn-Kurier", dass er ein halbes Jahr an seinem Diorama gebaut habe. Er hätte dabei nur Teile normaler Gebäudebausätze verwendet. Was aus Meyers Werk geworden ist, bleibt wohl weiterhin ein Rätsel. Dirk Rehr hat mit seinem Rödingsmarkt dagegen noch einiges vor: „Es ist geplant, das Diorama in ein Modul unserer Straßenbahnanlage zu integrieren, sodass es bei Ausstellungen wieder vorgeführt werden kann."

Auch Göttings Anlage sollte eigentlich wieder gezeigt werden. In drei Teile zersägt, landete sie im Hamburger „Miniatur Wunderland". Sie wurde dort einige Zeit unbetrieben ausgestellt und dann wohl weitergegeben. Wohin genau, erinnern die Wunderländer nicht mehr. Es könnte ein Museum gewesen sein. Aber welches? Also ein weiteres Rätsel. JOG



Auf Heiko Göttings Anlage gab es ebenfalls einen U-Bahnhof Rödingsmarkt. Mit den langen Aufgängen an der Stirnseite erinnerte er aber eher an die Station Baumwall. Baute Götting auch das Rehr-Diorama?

Forum

Leserbriefe · Medien · Termine



■ **Ihre Seiten:** Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@strassenbahn-magazin.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München



Hannover: Noch nicht verschrottet, jedoch in äußerst beklagenswertem Zustand sind die Wagen des ehemaligen DÜWAG-„Fernbahn"-Zuges mit eckigem Heck des Baujahrs 1956
GERHARD BECKENDORFF

Zu: „Unikate & Exoten" (SM 7/2020)

Fernbahnzug existiert noch

■ Mit großem Interesse habe ich Ihren Bericht über den zweiten Fernbahnzug Hannover gelesen. Ihr Autor schreibt im letzten Satz, dass die beschriebenen Fahrzeuge durch die jahrelange Abstellung im Freien so starke Schäden erlitten, dass letztlich nur die Verschrottung blieb. Dies stimmt jedoch nicht: Noch hat die Verschrottung nicht stattgefunden, sie ist jedoch geplant.

Im Jahr 2018 wurden die Fahrzeuge noch im Rahmen des Sommerfestes „SNNTG" genutzt. Ich sende Ihnen einige Fotos, die ich 2018 gemacht habe unter dem Titel „Maroder Charme im HSM". Sie zeigen den derzeitigen, traurigen Zustand der Wagen 351, 1351, 1341 und 1342. Der Tw 715 ist bekanntlich in gutem Erhaltungszustand in der Ausstellungshalle des HSM zu sehen, er ist allerdings derzeit nicht fahrbereit. HSM-Mitglied Gerhard Beckendorff, Hemmingen

Zu: „Einsteigen bitte …" (SM 7/2020)

Tram stadtbildprägend!

■ Für mich ist die aufgeworfene Fragestellung nicht nur eine betriebswirtschaftliche in kurzem und mittlerem Zeithorizont, mehr noch ist sie eine technikgeschichtliche und stadtgeschichtliche Fragestellung, die mit der Betriebswirtschaft auf irgendeine Art und Weise in Einklang gebracht werden muss. Die Straßenbahn ist in dieser Sicht rollende Technikgeschichte und -gegenwart und ist in so besonderer Weise städtisch, wie kein anderes Verkehrsmittel spezifisch städtisch wäre. Schienen und Oberleitung sind nicht nur betriebswirtschaftliche Kostgänger, sie sind auf ähnliche Weise bei gelungener Komposition stadtbildprägend, analog wie hervorragende Hochbauten. Unsere Nachbarländer Frankreich und zu gewissen Teilen auch Polen – beispielsweise beim Neuaufbau der historischen Strecke südlich des Rathausplatzes in Poznan und deren Einbettung in die städtebauliche Umgebung – wissen diese Tatsache offensichtlich weit mehr zu schätzen als Betriebsleiter, Geschäftsführer und Baubeigeordnete in Städten hierzulande. Straßenbahn ist original Stadtverkehr, alles andere – U- und S-Bahn der ganz großen Städte mal ausgenommen – das findet sich unterschiedslos in jeder Gegend. Helmut Krüger, Potsdam

Zu „Der französische Weg" (SM 5/2020)

Straßburger Grenzgeschichte

■ Zum Leserbrief zu „Der französische Weg" (SM 5/2020) von Jörn Teuber, Hamburg (SM 6/2020): Als 1898 die Straßenbahnstrecke Straßburg – Kehl eröffnet wurde, war dies keinesfalls eine grenzüberschreitende Strecke, denn seit 1871 gehörte das Elsass zum Deutschen Reich. Erst

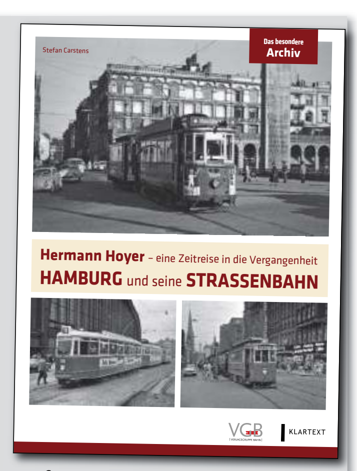
Vielseitige Facetten der Hamburger Straßenbahn

VGB/Klartext haben in ihrer 2019 gestarteten Reihe „Das besondere Archiv" im Juni einen neuen Bildband zur Hamburger Straßenbahn publiziert, der neben den Straßenbahnfreunden auch stadtgeschichtlich Interessierte begeistern wird. Der gebürtige Hamburger Stefan Carstens – bisher in der Bahnszene vor allem als Autor der MIBA-Güterwagenbände bekannt – widmet sich nun dem Hamburger Nahverkehrsthema und holte sich zur inhaltlichen Unterstützung Rainer Dodt ins Boot.

Der 2016 verstorbene Hamburger Hermann Hoyer lieferte mit seinem riesigen Fundus vielfach noch unveröffentlichter Bilder den Ausschlag für dieses Werk. Carstens stieß bei der Aufarbeitung des Nachlasses eher zufällig auf die im Umfang beachtliche Sammlung zur Hamburger Straßenbahn, die ihren Schwerpunkt Ende der 1950er hat, als neben den Vierachsern noch zahlreiche Zweiachsertypen ihren besonderen Reiz an der Alster versprühten. Diesen Fundus hat Carstens in hervorragender Weise in Buchform gebracht.

Nach einem sehr persönlichen Vorwort der Ehefrau Hoyers und einleitenden, großformatigen Impressionen folgen Kapitel zu Straßenbahn-Wagentypen, einige wenige Eindrücke aus Betriebshöfen samt kompakter Informationen zum Liniennetz und – für den Gesamtüberblick der damaligen Verkehrssituation in der Hansestadt durchaus dienlich – ein knappes Kapitel zu den „anderen" Hamburger Nahverkehrsmitteln zu Lande und zu Wasser. Von Seite 64 bis 195 geht dann die Bilderreise durch die Hamburger Stadtteile, abschließend findet ab Seite 196 der Auslaufbetrieb 1974–1978 in einem eigenen Kapitel Würdigung. Vereinzelt kommen auch Aufnahmen anderer Autoren zum Abdruck, insbesondere bei den recht wenigen im Buch zu findenden Farbbildern, da Hoyer selbst fast ausschließlich Schwarzweiß-Aufnahmen fertigte.

Die teils sehr ausführlichen Bildtexte nehmen den Leser mit zu Details aus dem Stadtbild und thematisieren dessen Wandlung bis heute. Die Bildqualität entspricht dem vom Verlag gewohnten hohen Niveau, auch die Abwechslung aus verschiedensten Formatgrößen bis hin zu ausgesuchten, doppelseitig abgedruckten Motiven begeistert. In Einzelfällen tritt das Filmkorn etwas zu deutlich hervor, sodass womöglich bei einzelnen Motiven ein kleineres Abbildungsformat die bessere Lösung gewesen wäre. Das schmälert den Gesamteindruck jedoch nicht ernsthaft. Nicht nur an Hamburg interessierte Nahverkehrsfreunde werden an diesem brillanten Buch nicht vorbeikommen. MICHAEL SPERL



Stefan Carstens: Hermann Hoyer – eine Zeitreise in die Vergangenheit, Hamburg und seine Strassenbahn, VGB/Klartext-Verlag, Fürstenfeldbruck 2020, 208 Seiten im Format 220 x 290 mm, gebunden, ca. 325 Abbildungen, Preis: 39,80 Euro, ISBN 978-3-8375-2225-9

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
E-Mail: redaktion@geramond.de · Fax (0 89) 13 06 99-700

5./6. September, Nürnberg: Museums-Öffnungstag im Straßenbahndepot St. Peter mit historischer Burgringlinie 15 (ab St. Peter stündlich von 9:55 bis 16:55 Uhr, ab Hbf. von 10:30 bis 16:30 Uhr), Info: www.sfnbg.de

5./19. September, Halle an der Saale: Straßenbahnmuseum geöffnet von 11 bis 17 Uhr, Führungen um 11:30, 14 und 16 Uhr, Info: www.hsf-ev.de

6., 13., 20., 27. September, Schönberger Strand: Fahrbetrieb mit historischen Straßenbahnen und Fahrten auf der Museumsbahn, Tel. 040/899 11 43, Info: www.vvm-museumsbahn.de

6., 13., 20., 27. September, Stuttgart: Straßenbahnmuseum geöffnet von 10 bis 18 Uhr. Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 Bad Cannstatt – Ruhbank/Fernsehturm und zurück, Info: www.shb-ev.info

13. September, Karlsruhe: Tag des offenen Denkmals, Historisches Depot 1913 in der Wagenhalle II auf dem Betriebshof Tullastraße geöffnet, Führungen nach Bedarf, Info: www.tsnv.de

13. September, Bremen: Bremer Straßenbahnmuseum DAS DEPOT in der Schloßparkstraße 45 geöffnet und Stadtrundfahrt mit Museumswagen 446 oder 811, Info: www.fdbs.net

13., 20. September, Dortmund: Nahverkehrsmuseum Bahnhof Mooskamp geöffnet, Führungen durch den Museums-Wagenpark und Fahrbetrieb, Info: www.bahnhof-mooskamp.de

20. September, Leipzig: Öffnungstag des Straßenbahnmuseums im Depot Wittenberger Straße 10 bis 17 Uhr, stündlicher Zubringerverkehr mit historischen Wagen als Linie 21E, Info: www.strassenbahnmuseum.de

20. September, Chemnitz: Stadtrundfahrt mit Gotha-Triebwagen, 10:30 Uhr ab Roter Turm, Anmeldungen über: Tourist-Information, Tel.: 0371 690680, Info: www.strassenbahn-chemnitz.de

nach Ende des 1. Weltkriegs 1918 wurde das Elsass wieder Französisch, womit im Nachhinein die Strecke erst 20 Jahre nach ihrer Eröffnung durch die politische Entwicklung zur grenzüberschreitenden Strecke wurde. Martin Velling

Zu „Einst und Jetzt" (SM 7/2020)

Korrektur zu PCC-Stückzahl

Bei ihrem Beitrag „Einst&Jetzt" zeigen Sie einen PCC in Gent. Dabei ist in der nebenstehenden Beschreibung ein Fehler im Text entstanden. Geschrieben steht, er gehöre zu einer Serie von 46 PCC-Wagen, die zwischen 1971 und 1972 gebaut wurden. Tatsächlich waren es 54 PCC mit den Nummern 01 bis 54. Hier ein Bild vom PCC mit der höchsten Nummer 54 in der Zonnestraat im Stadtzentrum unterwegs auf Linie 21 (Arsenaal Sint-Pietersstation – Hauptbahnhof Gent) am 28. März 1989. Heute sind noch einige PCC-Triebwagen im Betriebshof Gentbrugge als Reserve untergebracht. Alain Janmart, Antwerpen



Gent: Nicht 46, sondern 54 Wagen umfasste die PCC-Serie für Gent, hier der Wagen mit der höchsten Ordnungsnummer in der Zonnestraat ALAIN JANMART

Die Leserbriefe werden ggf. gekürzt. Sie geben die Meinung des jeweiligen Verfassers wieder, nicht die der Redaktion. Leserbriefe und -fotos werden mit Angabe des Namens und des Wohnortes des Einsenders veröffentlicht.

STRASSENBAHN MAGAZIN ▸Betriebe ▸Fahrzeuge ▸Geschichte

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN
STRASSENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel.: 0180/5321617* *oder*
Tel.: 08105/388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180/5321620*
E-Mail: abo@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de/abo
*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten); Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 99,90 (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer

REDAKTION
(Leserbriefe, Fragen,Kontaktaufnahme)
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80702 München
Tel.: 089/130699-746
Fax: 089/130699-700
E-Mail: redaktion@strassenbahn-magazin.de
www.strassenbahn-magazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN
E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 370 • 9/2020 • September • 51. Jahrgang

Straßenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-746
Infanteriestraße 11a, 80797 München
Chefredakteur: Michael Hofbauer
Verantwortlicher Redakteur: Michael Sperl
Redaktion: Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud, Peter Schricker
Redaktion Straßenbahn im Modell: Jens-Olaf Griese-Bandelow
Mitarbeiter dieser Ausgabe: Michael Beitelsmann, Frederik Buchleitner, Helmut Gieramm, Manuel Euer, Christian Lücker, Michael Kochems, Wolfgang Meier, Bernhard Kußmagk, André Marks, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf, Alfred Spühr u.v.a.
Layout: Karin Vierheller
Producerin: Joana Pauli
Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Henry Allgaier
Gesamtleitung Media: Bernhard Willer
Anzeigenleitung: Selma Tegethoff, selma.tegethoff@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-551
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020
www.verlagshaus-media.de
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Druck: Walstead Central Europe
Litho: Cromika, Verona

ISSN 0340-7071



Panoptikum an der Donau

Wiener Tram-Vielfalt 1970 ■ Im Rahmen unser Jubiläums-Serie „50 Jahre *STRASSENBAHN MAGAZIN*“ entführen wir Sie diesmal ins Straßenbahnparadies der österreichischen Hauptstadt. Vor allem der Fahrzeugpark zeigte sich vor einem halben Jahrhundert stark überaltert. Vom urigen „Achtfensterwagen“ bis zum modernen DÜWAG-Lizenzbau reichte die Typenvielfalt, mit der die Wiener Straßenbahn Hunderte Züge auf werktags sage und schreibe 48 Linien betrieb!

Alte Fahrzeuge üben auf Straßenbahnfreunde stets besondere Anziehungskraft aus. Je weniger davon im Einsatz stehen, desto begehrter sind sie. Vor 50 Jahren traf dies in erster Linie auf vor dem Ersten Weltkrieg gebaute Wagen zu. In Westdeutschland waren sie schon weitgehend von den Gleisen verschwunden, doch in Österreich, Portugal, der Tschechoslowakei und Ungarn gab es noch einige „Reservate“ dieser Fahrzeuggeneration. Am schnellsten und unkompliziertesten aus der BRD zu erreichen war davon die Alpenrepublik, in deren Hauptstadt Wien 1970 noch über 150 zuzeiten der K.-u.-k.-Monarchie gebaute Triebwagen ihre Runden drehten und noch Hunderte später gebaute Zweiachser auf einem riesigen Netz unterwegs waren, welches als das größte zumindest der westlichen Welt galt.

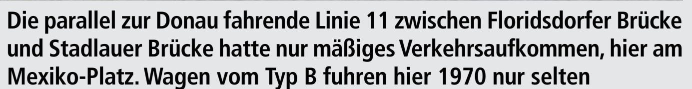
Auch sonst hatte die Donaumetropole viel zu bieten und Sprachprobleme gab es nicht. Also auf ins Straßenbahnparadies! Ratsam schien es noch, sich zur Reisevorbereitung den sehr gut gestalteten Stadtplan des größten österreichischen Landkartenverlages zu besorgen, in dem sich alle Linien mit ihrem Verlauf und die Betriebshöfe eingetragen fanden und obendrauf ein separater Liniennetzplan einen perfekten Überblick gab. Auch das Kursbuch der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) im handlichen Taschenbuchformat war sehr zu empfehlen, enthielt es doch auch Angaben zu Verlauf und Einsatzzeiten der Wiener Verkehrslinien.

In einem „Strassenbahnen“ genannten Sonderheft des *LOK Magazins* von 1969, gedacht als Test für das geplante neue Magazin, fand sich ein umfangreicher Bericht über die Erneuerung des Wagenparks der



Wie ein Spinnennetz erstrecken sich die Wiener Tramlinien. Ganz rechts die 1970 stillgelegte Strecke der Linie 317 nach Groß Enzersdorf





Die parallel zur Donau fahrende Linie 11 zwischen Floridsdorfer Brücke und Stadlauer Brücke hatte nur mäßiges Verkehrsaufkommen, hier am Mexiko-Platz. Wagen vom Typ B fuhren hier 1970 nur selten



Zu den Korrespondenzlinien zählte die an Sonntagen als Ersatz für die Linie D fahrende 36 nach Nußdorf, die aber auch in der HVZ an Werktagen fuhr. Am Morgen des 26. Juli genügt ein solo fahrender M-Tw

auf 10.358 Personen und im abgelaufenen Jahr waren 33,2 Millionen Zugkilometer geleistet worden. Ergänzt werden soll hier noch, dass es an Werktagen 48 regelmäßig verkehrende Straßenbahnlinien gab und maximal 681 Züge benötigt wurden, deren Stationierung sich auf 15 Betriebsbahnhöfe aufteilte.

Situation alles andere als rosig

Fühlte sich der Wien besuchende Straßenbahnfreund 1970 wie im Paradies, so sah die Realität angesichts der Verkehrsverhältnisse in einer Stadt mit über 1,6 Millionen Einwohnern für die Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe (WVB) und deren Benutzer nicht besonders freundlich aus, denn Reisegeschwindigkeit und Beförderungsqualität





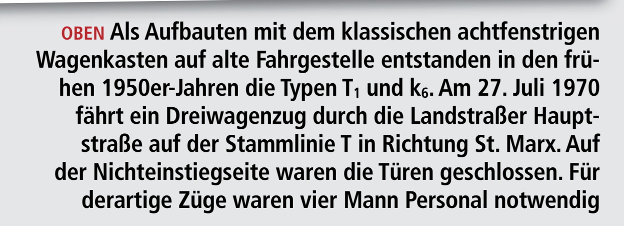

OBEN Als Aufbauten mit dem klassischen achtfenstrigen Wagenkasten auf alte Fahrgestelle entstanden in den frühen 1950er-Jahren die Typen T_1 und k_6. Am 27. Juli 1970 fährt ein Dreiwagenzug durch die Landstraßer Hauptstraße auf der Stammlinie T in Richtung St. Marx. Auf der Nichteinstiegseite waren die Türen geschlossen. Für derartige Züge waren vier Mann Personal notwendig

BILD GANZ OBEN Die Durchgangslinie J war die Hochburg der letzten L1-Triebwagen, deren Ursprungsserie als letzte Triebwagen der klassischen Achtfensterbauart nach dem Ersten Weltkrieg in Dienst kamen. Am 24. Juli 1970 hat der sich von der Baureihe K durch ihre Untergestelle unterscheidende Tw einen c_2-Beiwagen im Schlepp und bildet damit einen „halbstarken" Zug mit großen baulichen Gegensätzen



LINKS Auch auf den Ringlinien A,Ak und B,Bk waren die Ende der 1920er-Jahre gebauten formschönen Zweiachser der Typen M und m_2/m_3 1970 noch unentbehrlich. Mit den offenen Türen der Einstiegseite strebt ein Zug der Linie B am 24. Juli der Haltestelle Praterstern zu. Der Triebwagen trägt noch ein Mittensignal für die gestanzte Signalscheibe mit der Linienbezeichnung. Mit einer Klappe konnte der Buchstabe „K" verdeckt werden

AUFNAHMEN, SOWEIT NICHT ANDERS ANGEGEBEN: WOLFGANG WEISS/SLG. AXEL REUTHER

Wiener Straßenbahn, der für einen Besuch viele brauchbare Informationen lieferte.

Wenn wir 50 Jahre später einen sehr genauen Überblick über das Geschehen von 1970 bei der Wiener Straßenbahn geben können, dann ist das in erster Linie der „Dokumentationswut" der örtlichen Verkehrsfreunde zu verdanken. Einer in einer Arbeitsgruppe gut organisierten Gilde von Statistikern entging, unterstützt auch von offizieller Seite, so gut wie keine Veränderung. Seit 1954 gab und gibt es auch noch heute alljährlich einen Jahresbericht, der alle Ereignisse und Veränderungen übersichtlich zusammenfasst. In regelmäßigen Abständen erschienen zusätzlich umfangreiche Tabellenwerke zu Streckennetz, Fahrzeugpark und Betriebsabwicklung einschließlich Sonderverkehren.

Beeindruckende Kennzahlen

Im Berichtsjahr dehnte sich Wien auf einer Fläche von etwa 415 Quadratkilometern aus und beherbergte etwa 1,62 Millionen Einwohner. Für deutsche Verhältnisse ungewohnt, war Wien rechtlich eine Gemeinde – die größte in Österreich – doch keine Stadt und zählte auch als eigenes Bundesland. Das Stadtgebiet war eingeteilt in 23 mit römischen Ziffern gekennzeichnete Bezirke, die Nummer 1 gehörte der inneren Stadt zwischen der Ringstraße und dem Donaukanal, in deren Straßen es nie einen Durchgangsverkehr mit Straßenbahnen gab. Nur wenige Stichstrecken führten von außen hinein, von denen mit der Schleife Börseplatz 1970 nur noch eine in Betrieb stand. Zwischen Donaukanal und Donau erstreckte sich der 2. Bezirk, von dem 1900 der nordöstliche Teil in einen neuen 20. Bezirk ausgegliedert wurde. Zwischen der Ringstraße und dem Gürtel, einem äußeren Straßenring, entstanden auf dem Schussvorfeld (Glacis) der alten Stadtumwallung, lagen die Bezirke 3 bis 9, dahinter dann die zweistelligen Bezirke 10 bis 19, jenseits der Donau Floridsdorf als 21. Bezirk. Als Überbleibsel des nach 1938 entstandenen „Groß Wien" mit 26 Bezirken verblieben nach 1945 der 22. Bezirk rechts der Donau und der 23. Bezirk im Westen im Gemeindeverbund.

In der auch in Deutschland erhältlichen österreichischen Zeitschrift „Eisenbahn", die seit 1948 erschien und dem Interessenten am österreichischen Verkehrswesen viele aktuelle Informationen bot, erschien regelmäßig eine jährliche Betriebsstatistik. Sie nannte für Wien beeindruckende Zahlen, Stand 31. Dezember 1969: Das normalspurige Schienennetz besaß eine Baulänge von 231,5 Kilometern. Vorhanden waren 984 Trieb- und 962 Beiwagen für den Personenverkehr und 328 sonstige Schienenfahrzeuge für innerbetriebliche Zwecke. Der Personalbestand belief sich

Das Wiener Linienschema kurz erklärt

1. Tangentiallinien trugen die Ziffern 1 bis 20, wobei diese zumeist Rundlinien hießen, obwohl sie keinen kreisförmigen Verlauf hatten. Sie boten unter Umgehung des Stadtzentrums überwiegend in Nord-Süd-Richtung, vereinzelt auch in Ost-West-Richtung umsteigefreie Direktverbindungen.
2. Radiallinien erhielten die Ziffern 21 bis 80, wobei jede vom Bereich des Zentrums nach außen führende Strecke eine Nummer erhielt. Dies begann mit dem Straßenzug Praterstraße – Ausstellungsstraße und führte dann gegen den Uhrzeiger um die Stadt herum bis zur Strecke entlang des Donaukanals.
3. Durchgangslinien bekamen Buchstaben, deren Folge parallel zu den Radiallinien ebenfalls gegen den Uhrzeiger verlief. Sie führten von einem Außenpunkt durch die Innenstadt über die Ringstraße um das weitgehend schienenfreie Zentrum des 1. Bezirks herum zu einem zweiten Außenpunkt in einem entgegengesetzt liegenden Bezirk. Später wurden auch Strecken anderer Rundlinien befahren, die dann mit deren Nummer ergänzt wurde. Auch ihre Aufgabe war die Schaffung von Direktverbindungen. Zudem sollten sie Verbindungen zwischen den stadtseitigen Endpunkten der Radiallinien herstellen. Einige Linien endeten auch in der Innenstadt, indem sie in beiden Richtungen eine Schleife um den 1. Bezirk über den Ring oder den Kai des Donaukanals fuhren. Sie erhielten den Zusatzbuchstaben R und K, wobei das R aber bereits 1913 wegfiel.

Zu den meisten Buchstabenlinien gab es als Korrespondenzlinien eine Radiallinie, die, wenn notwendig, außerhalb der Betriebszeit der Durchgangslinie den Betrieb auf sonst nicht bedienten Teilstrecken sicherstellte.

Verlängerungen, Verkürzungen und Abzweigungen von Tangential- oder Radiallinien wurden ab 1913 durch Voranstellen einer „1" gekennzeichnet, ab den 1920er-Jahren kamen dafür auch die „2" und die „3" in Verwendung, weil sich mit einer Deckklappe an der Signalscheibe beide Linien mit einer Scheibe befahren ließen.

Bediente eine Verbindung eine durchgehende Strecke die über zwei Radien führte, so wurden beide befahrenen Linienteile in Bruchstrichform angezeigt. Auch der Buchstabe „A" hinter der Nummer einer Radiallinie für die Abweichung von einem Radius kam in Verwendung. Im Betrieb wurde nach „Stammlinien" und „Verstärkungslinien" unterschieden. Letztere verkehrten zwar auch nach einem festen Fahrplan, aber nur zu bestimmten Zeiten – zum Beispiel der Hauptverkehrszeit – oder Tagen, beispielsweise Werktagen. Hinzu kamen noch „Bedarfslinien", die ohne festen Fahrplan nur zu bestimmten Anlässen zum Einsatz kamen. Von diesen gab es 1970 noch eine Stadionlinie und mehrere Linien für den Verkehr zum Zentralfriedhof.

Zum 1. Januar 1970 waren folgende 64 Signale in Verwendung

Stammlinien		Anzahl
Durchgangslinien	A,Ak, B,Bk, E_2, H2, J, O, T	9
Tangentiallinien	5, 6, 8, 9, 10, 11, 18	7
Radiallinien	16, 17A[1], 25[2], 33, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 46, 49, 52, 58, 60, 62, 65, 66, 71, 78, 132, 167, 217, 317, 331	25
Verstärkungslinien (eingeschränkte Verkehrszeiten in Klammern)		
Durchgangslinien	D (W)[3], G2 (W), Tk (BB)[4, 5]	3
Radiallinien (ohne Korrespondenzlinien)	17 (A)[6], 25R + 25K (HVZ), 31/5 (HVZ), 59 (HVZ, BS)[7], 60/62 (BZ)[8], 67 (HVZ), 106 (W), 231 (HVZ)	9
Korrespondenzlinien	21, (BS > A,Ak), 36 (HVZ, SF > D)[9], 37 (SF > G_2), 45/46 (BB > J) , 69 (SF, BS > D), 74 (BB > T)[10], 75 (BB, BS > J)	7
Sonderlinien (Anlass für den Einsatz in Klammern)		
Radiallinien	22 (Z)[11], 29 (Z), 35 (Z), 45 (S)[12]	4

Anmerkungen

[1] wegen Einführung einer Stempelzange mit beschränktem Zeichenvorrat 1961 von 117 in 17A umbenannt
[2] in der HVZ (Hauptverkehrszeit) durch 25R und 25K ersetzt
[3] nur an Werktagen (Montag bis Samstag)
[4] nur zu Betriebsbeginn
[5] nur eine einzige Fahrt
[6] im Abendverkehr (ersetzt 217/317 zwischen Floridsdorf und Kagran)
[7] zu Betriebsschluss
[8] nur zu den Besuchszeiten des Krankenhauses und Altersheims Lainz (Di/Do/Sa/SoF)
[9] an Sonn- und Feiertagen (ersetzte Linie in Klammern)
[10] auch im Zusatzverkehr zum Zentralfriedhof in Betrieb
[11] nur im Zusatzverkehr zum Zentralfriedhof (Allerheiligen, z. T. auch Muttertag und Weihnachten)
[12] bei Großveranstaltungen im Kriau-Stadion, teilweise auch Allerheiligen

waren mäßig, sodass keine Eile haben durfte, wer mit der Straßenbahn unterwegs war. Für den Autoverkehr waren in den 1960ern der Gürtel und einige Straßen durch das Wiental ausgebaut worden, wozu die Straßenbahnen 1968 auf Teilen der Gürtelstraße unter der Erde verschwanden. Auch stellte der Betrieb einige Strecken und Linien, welche die Ausbauten störten, auf Busse um. Doch in den chronisch verstopften Straßen bot die Fahrt mit dem Auto ebenfalls kein Vergnügen.

Wien hatte innerstädtisch immer auf die Straßenbahn als Verkehrsmittel gesetzt und Planungen für den Bau einer U-Bahn, wie sie Städte vergleichbarer Größe nach 1900 meist verfolgten, eher halbherzig betrieben. Durch die politische Entwicklung und Wirtschaftslage wurden sie schnell hinfällig. Die 1925 elektrifizierte Stadtbahn mit drei Strecken konnte nur bedingt Entlastung für die Straßenbahn schaffen, obwohl sie mit ihren Strecken unabhängig vom übrigen Verkehr durchaus ihren Anteil am Verkehrsaufkommen hatte. Das zweiachsige Wagenmaterial und eine mäßige Reisegeschwindigkeit machten



1963 wurden elf Triebwagen der 1949 bis 1950 mit einem neuen Wagenkasten versehenen und als H_2 bezeichneten Serie noch einmal u. a. mit Scherenstromabnehmer und Leuchtstoffröhren im Fahrgastraum modernisiert. 1970 war die Linie 39 das bevorzugte Einsatzgebiet

OBEN **Das modernste, was die Wiener Straßenbahn 1970 zu bieten hatte, waren die Züge aus 6x-Tw der Type E_1 und 4x-Bw der Typen c_2/c_3, womit endlich zeitgemäße Züge zur Verfügung standen. Ein Zug mit schaffnerlosem Bw ist am 24. Juli 1970 am Praterstern unterwegs auf der Linie 16**



RECHTS **Auch 55 Jahre nach Indienststellung der Type K waren diese 1970 noch mit über 150 Stück im Einsatz, zumeist mit Beiwagen der Typen m_2/m_3 oder vierachsigen Großraumbeiwagen. Am 30. Juli 1970, wenige Wochen vor der Einstellung der Linie, fährt ein K+m3-Gespann nach Sievering**

eine Fahrt mit der „Roten Rumpel“ nicht besonders attraktiv.

Wie ein Damoklesschwert hing nach 1955 die Einführung neuer gesetzlicher Bestimmungen für die technische Ausstattung von Straßenbahnwagen auch über der Wiener Straßenbahn. Sie musste bis 1960 mit Schienenbremsen ausgestattet sein, was sich bei den ältesten Wagen kaum lohnte und auch nur schwer machbar war. Trotz eines 1955 gestarteten großen Modernisierungsprogramms war absehbar, dass die Oldtimer auch noch über 1960 hinaus gebraucht würden, sodass diese ab 1. Januar 1961 nur noch maximal 25 Kilometer pro Stunde fahren durften. Dies ließ die ohnehin träge Tram noch langsamer werden. Überdies führten die verlängerten Fahrzeiten zu einem Mehrbedarf an Wagen und Personal. Es dauerte bis 1969, ehe die letzten Wagen ohne Schienenbremsen – es waren die für Wiener Verhältnisse eigentlich hochmodernen, 1949 aus New York übernommenen Vierachser der Type Z – außer Betrieb gesetzt werden konnten. Es sollte noch bis 1972 dauern, bis die letzten Fahrzeuge aus Zeiten der Monarchie von den Gleisen verschwanden, Züge aus den 1920ern standen dann immerhin noch bis 1978 in Betrieb.

Mit System: Die Liniennummern

Die Linienübersicht im Kursbuch der ÖBB überraschte mit einer Vielzahl von Varianten



Ein Dreiwagenzug der Typen B,b aus der ersten Serie von Neubauzweiachsern nach 1945 steht am 23. Juli 1970 an der Haltestelle Mariahilfer Straße/ Westbahnhof



Die auf alte Beiwagengestelle aufgebauten Gelenkwagen mit schwebendem Mittelteil fuhren hauptsächlich auf der Linie 41 vom Schottentor nach Pötzleinsdorf. Am 26. Juli 1970 fährt der erstgebaute Serienwagen D_1 4302 die Währinger Straße entlang



Glück des Fotografen: Nur mehr wenige Achtfenster-Beiwagen waren 1970 in Betrieb. Zwei der erst 1957 mit neuen Aufbauten auf alten Untergestellen entstandenen k_3(neu) bilden am 28. Juli 1970 zusammen mit einem M-Triebwagen einen Verstärkungszug der Linie 8

bei der Bezeichnung der Straßenbahnlinien. Da gab es Großbuchstaben, teils ergänzt mit einem kleinen Buchstaben, Kombinationen aus Buchstaben und Ziffern und umgekehrt sowie durch Schrägstrich getrennte Nummernkombinationen. Aber auch bei den nur mit Nummern bezeichneten Linien gab es solche im Hunderter-, Zweihunderter- und Dreihunderterbereich. Letztere standen dabei in einem erkennbaren Zusammenhang. Die Vermutung, dass dem Ganzen ein besonderes System zugrunde lag, erwies sich als goldrichtig. Bereits Jahrzehnte zuvor hatte 1907 die von der Stadt Wien seit 1903 betriebene Straßenbahn ein neues Kennzeichnungsschema eingeführt. Es löste die zuvor bestehende Bezeichnung der Linien mit Symbolen auf einem Hintergrund mit unterschiedlichen Farben ab, in dem zwar auch ein System steckte, welches aber mit zunehmender Linienzahl an die Grenzen seiner Möglichkeiten gelangte und nun mehr verwirrte als Klarheit schuf.

Blechtafeln als Linienanzeige

Ebenso einfach wie genial war die Anzeige der Liniennummer, bei der auf einen über der Front des Triebwagens am Dach befindlichen kleinen Kasten mit einer kreisrunden Milchglasscheibe eine schwarz lackierte Blechtafel gesteckt wurde, in der die Linienbezeichnung ausgestanzt war. Von hinten beleuchtet war auch bei Dunkelheit schon von Weitem gut zu erkennen, welche Linie herankam. Durch kleine aufgeschraubte und verschiebbare Metallwinkel ließen sich Teile der ausgestanzten Fläche auch abdecken. So konnten die Tafeln für mehrere Linien verwendet werden. Diese Tafeln waren 1970 noch auf allen Triebwagen zu finden, nunmehr aber zumeist als Ecksignal in Fahrtrichtung rechts auch mit seitlicher Scheibe und bei den neueren Triebwagen dann zusätzlich auch am Heck. Auch 50 Jahre später sind sie heute immer noch vereinzelt in Gebrauch, was zeigt, welcher „große Wurf“ den Erfindern vor über 110 Jahren gelungen war.

Linienlängen und Fahrzeiten

Es fällt auf, dass bei der Wiener Straßenbahn „Langläufer“, wie sie in einem Netz dieser Größe zu vermuten gewesen wären, fehlen. Der Großteil blieb bei einer Länge von unter zehn Kilometern. Die kürzeste war mit 1,9 Kilometern die 106 von Simmering, Hauptstraße bis Simmeringer Lände mit sieben Minuten Fahrzeit. Bei den Durchgangslinien kam die D vom Südbahnhof nach Nussdorf mit 10,2 Kilometern und 43 Minuten Fahrzeit auf die größte Länge, die T vom Schottenring nach St. Marx mit 6,7 Kilometern bei 30 Minuten auf den niedrigsten Wert. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug auf den meisten Linien etwa 16 Kilometer pro Stunde.

Wie oft und wie lange?

Detaillierte Fahrpläne in gedruckter Buchform oder Aushänge an den Haltestellen waren in Wien unbekannt. Veröffentlicht, beispielsweise im Kursbuch der ÖBB, waren lediglich die ersten und letzten Fahrten und die Gesamtfahrzeit zwischen den Endpunkten. An den Haltestellen gab es zusätzlich Angaben zur durchschnittlichen Wagenfolge, wobei eine Angabe „alle 3 bis 8 Minuten“ wenig aussagekräftig war. Für die nach 21 Uhr weitgehend bestehende viertelstündliche Zugfolge waren an den Haltestellen „Durchfahrzeiten“ veröffentlicht, die in der Praxis aber selten passten.

Die ersten Fahrten ab den Endstationen starteten zumeist zwischen 5:00 und 5:30 Uhr, die letzten Abfahrten am Abend zwischen

Wien 1970: Abschied von vier Straßenbahnlinien

Wien begann 1958 schrittweise, das Straßenbahnnetz aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen zu reduzieren. Gab es im Juni 1956 mit insgesamt 89 verwendeten Liniensignalen den höchsten Stand nach 1945, der mit 99 im Jahre 1939 sein Allzeithoch erreicht hatte, so ging es seither stetig bergab. Die Einstellung einer Linie bedeutete aber nicht unbedingt eine Reduzierung der Streckenlänge, wenn etwa Durchgangslinien entfielen und nun umgestiegen werden musste. Doch 1970 hieß es, von vier Linien Abschied nehmen, womit in drei Fällen auch eine Verminderung des Netzes einherging. Betroffen waren ausschließlich Linien, die mit alten „offenen" Wagen bedient wurden, deren Einsatz dort wegen fehlender Wendeschleife an zumindest einem Streckenende zwingend notwendig war.

Mit gleich drei Linien war der „transdanubische" Bereich des 21. und 22. Bezirks dieses Mal besonders stark betroffen. Den Anfang machte am 10. April die Linie 17A vom ÖBB-Bahnhof Floridsdorf nach Leopoldau. Mit drei Kilometern Länge ergänzte die 1917 eröffnete Strecke die Verkehrsbedienung für den östlichen Bereich des Bezirkes. Einen Teil der Strecke dem Radius 17 folgend, erhielt die hier verkehrende Linie als Abweichung davon konsequent die Nummer 117. Sie war eingleisig mit zwei Ausweichen angelegt, was zeitlebens einen maximal möglichen 10-Minuten-Takt festschrieb. Mit Einführung neuer Stempelzangen für die Fahrscheine konnte mit deren Zahlenrädern die Liniennummer nicht mehr dargestellt werden, sodass am 27. März 1961 eine Umbenennung in 17A erfolgte. Eine eigentlich für eine Straßenbahnlinie unpassende Bezeichnung aus dem Busbereich! Ab der ebenfalls 1961 in Betrieb genommenen neuen Endstation am ÖBB-Bahnhof Floridsdorf betrug die Streckenlänge 3,6 Kilometer und die Fahrzeit 13 Minuten. Bei Einsatz von Beiwagen im Berufsverkehr musste an der Endstation Leopoldau umgesetzt werden. Zum Schluss kamen Triebwagen der Type K mit Beiwagen der Type k_5 zum Einsatz. Der Ersatz durch eine Buslinie machte die Anbindung eines bislang unerschlossenen Siedlungsgebietes in Leopoldau samt der dortigen Schnellbahnstation möglich.

In der 1961 in Betrieb genommenen großen Schleifenanlage vor dem ÖBB-Bahnhof Floridsdorf verbringen die Linien 17A und 317 ihre Pausenzeit. Die 317 fuhr bis ins 15 Kilometer entfernte Groß Enzersdorf in 55 Minuten

Abschied von 217 und 317

Mit der Umstellung der Linien 217 und 317 zwischen Kagran und Englisch Feld beziehungsweise Groß Enzersdorf auf Busbetrieb am 30. August 1970 verschwand dann eine besondere Strecke aus dem Netz der Wiener Straßenbahn. Sie war ursprünglich Bestandteil eines größeren Netzes von Dampfstraßenbahnlinien auf dem linken Donauufer und wurde als deren letzte erst 1921 elektrifiziert und ab Januar 1922 mit Straßenbahnwagen befahren. Als Verlängerung des von Floridsdorf nach Kagran führenden Radius 17 und dessen Linie mit gleicher Nummer zeigten sie das Liniensignal 317 bei Fahrten nach Groß Enzersdorf und 217 bei verkürzten Fahrten bis Aspern, ab 1966 bis Englisch Feld. Mit einer kleinen Scheibe an der Linienscheibe konnten wahlweise beide Signale eingestellt werden.

Entsprechend dem Charakter ihres Vorgängerbetriebes war die Verbindung stets eine Überland-



Am Endpunkt Groß-Enzersdorf bleibt vor der Rückfahrt nach Floridsdorf noch Zeit für einen Schwatz unter Kollegen

REINHARD SCHULZ (2)

Die 190 Großraumbeiwagen der Type c_3, gebaut 1959 bis 1962, fuhren in den ersten Jahren ausschließlich hinter Zweiachsern. Hier Bw 1268 mit L_3-Tw am Südbahnhof





BERNHARD KUSSMAGK

Berlins Tram im Zeichen von 30 Jahren Deutscher Einheit

Das seit dem 13. August 1961 geteilte Berlin war 1990 hinsichtlich der Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel dies- und jenseits der Mauer völlig verschieden. Die Pkw-Dichte lag in Ost-Berlin wesentlich niedriger als in West-Berlin, Ost-Berlin hatte keine Stadtautobahn, West-Berlin schon. Mit der Straßenbahn dagegen verhielt es sich genau umgekehrt: Während im Westteil der Stadt diese Ära 1967 zu Ende gegangen war, verfügte der Ostteil über ein riesiges Netz. Berlin-Experte Bernhard Kußmagk zeichnet die spannende Geschichte der Berliner Straßenbahn ab dem Jahr der Deutschen Wiedervereinigung nach.



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser!

Michael Sperl,
Verantwortlicher Redakteur

Weitere für die kommende Ausgabe geplante Themen

Tram-Abschied in Botosani

Zum 31. Juli endete in der nordostrumänischen Stadt der Straßenbahnbetrieb, der unter Straßenbahnfreunden in den vergangenen Jahren einen gewissen Kultstatus als „östlichste Einsatzstelle der Dresdner Verkehrsbetriebe" genoss, denn hier fuhren zuletzt ausschließlich Tatras im schwarz-gelben Farbschema, die zuvor größtenteils in der sächsischen Landeshauptstadt unterwegs waren. Wir haben die Straßenbahn in Botosani an ihren letzten Tagen begleitet.



WOLFGANG KAISER

ANDREAS MAUSOLF

Finchens vierter Sommer

Finchen, wie der Zug der ehemaligen Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn in Köln genannt wird, fuhr in den 1980er-Jahren jeweils von Juni bis August fahrplanmäßig im Netz. Doch es war kein gewöhnlicher Fahrplan. So ging es an vier Tagen in der Woche zu Sonderfahrten auf Strecke, die Programme trugen Namen wie „Kaffeefahrt zu den Rhein-Terrassen Widdig", „Seh- und Seefahrt" oder „Wald- und Waffelfahrt" und immer freitags lockte die „Freizeitfahrt". Was verbarg sich dahinter?

Zürcher Dienstwagen

Auch die Verkehrsbetriebe Zürich hielten einst eine beachtliche Anzahl von Arbeitswagen, hier Dienstfahrzeuge genannt, für unterschiedlichste betriebliche Sonderaufgaben vor – teilweise als Sonderfahrzeug beschafft, teilweise umgebaut. Von Schneefegewagen über verschiedenste Spezialtransportwagen bis hin zu Kran-, Schlepp-, Schleif- und Sprühwagen reichte deren heute exotisch anmutende Vielfalt. Ein Überblick über die Wagen der Gattung „X".



SLG. HANS BODMER

Das Allerletzte ...

Kontrolleur würgt Schwarzfahrer

In Leipzig kam es am 16. Juli im Rahmen einer Fahrkartenkontrolle zu einem Übergriff zweier Kontrolleure auf einen Schwarzfahrer. Ein dabei entstandenes Video zeigt, wie einer der beiden Bediensteten auf den Beinen des aus Australien stammenden und in Leipzig gemeldeten Mannes kniet, während der andere Kontrolleur ihn im Würgegriff hält. Zuvor war der junge Mann samt Begleitperson in der Tram ohne gültiges Ticket angetroffen worden und stieg dann mit den beiden Kontrolleuren aus der Bahn. Die Kontrolleure gaben bei der Polizei an, von den beiden angegriffen worden zu sein, allerdings zeigt zumindest das Überwachungsvideo aus der Bahn keine solche Situation. Als Folge des eskalierten Streits gab es mehrere gegenseitige Anzeigen. Die Kontrolleure wurden noch am 17. Juli vom Dienst freigestellt und nach interner Prüfung des Vorfalls seitens der LVB entlassen. MSP

straßenbahn im klassischen Sinne, eingleisig angelegt am Rande von Landstraßen und mit Ausweichen. Es wurde ein Fahrplan mit festgelegten Kreuzungen gefahren, wobei die Ausweichen so angelegt waren, dass ein 7-8-Minuten-Intervall möglich war. Dabei verkehrte jeder zweite Zug verkürzt als Linie 217. Dieses Signal wurde aber zwischen 1939 und 1963 nicht benutzt. Ab 1961 wurden Fahrzeitverlängerungen notwendig, sodass der Fahrplan auf ein schlecht merkbares 9- bzw. 18-Minuten-Intervall umgestellt werden musste. Bei Großveranstaltungen auf dem Flugplatz Aspern war auch ein erheblich verstärkter Betrieb mit Zuggruppen von bis zu drei Dreiwagenzügen und zusätzlichen Kuppeltriebwagen möglich.

Bis 1967 gehörte die Strecke außerhalb von Wien zu einem Sondertarifgebiet, wobei die Grenze zuletzt in Englisch Feld lag. Bis 15. Juli 1966 wurde nur die ehemalige Dampfbahnstrecke von 11,5 Kilometern Länge bei einer Fahrzeit von 40 Minuten befahren, am Tag darauf erfolgte als große Verkehrsverbesserung eine Verlängerung bis Floridsdorf, ÖBB-Bahnhof (14,9 Kilometer, Fahrzeit 55 Minuten). Im Abendverkehr wurde weiterhin ab Kagran gefahren, nach Floridsdorf kam dann die bisherige Stammlinie 17 weiterhin zum Einsatz. Gefahren wurde in den letzten Jahren mit Tw der Type K und Bw der Typen m_3, vereinzelt kamen auch Tw der Type M zum Einsatz. Dreiwagenzüge fuhren dabei nur in Ausnahmefällen, in verkehrsschwachen Zeiten verkehrten auch einzelne Triebwagen.

Die mit zunehmendem Autoverkehr immer problematischere Verkehrssituation auf der Landstraße, aber auch der Unwille des Landes Niederösterreich, weiterhin eine Wiener Straßenbahnlinie mitzufinanzieren, führten schließlich 1970 zur Entscheidung der Umstellung auf Busbetrieb. Zwischen Kagran und Floridsdorf verkehrte nun wieder die Linie 17 als Stammlinie.

Am gleichen Tag wie die Strecke nach Groß Enzersdorf wurde auch die Linie 39 vom Schottentor nach Sievering im Nordwesten von Wien eingestellt. Sie war seit 1907 im Einsatz und befuhr mit der in den erheblich bekannteren Weinort Grinzing führenden Linie 38 einen großen Teil des Weges gemeinsam. Lediglich die 1,7 Kilometer vom Abzweig von der Grinzinger Allee bis zur Endstation nutzte die 39 alleine, wobei die Strecke im oberen Bereich der dort sehr engen Sieveringer Straße eingleisig verlief. Die Endstelle lag in einem leichten Gefälle, sodass hier aus Sicherheitsgründen stets mit Stoßtriebwagen umgesetzt wurde, damit der Bw nicht alleine auf dem Gleis stand. Im Abendverkehr wurde ab Grinzinger Allee mit Einzeltriebwagen im Anschluss an die Linie 38 gependelt. Auf der 5,9 Kilometer langen Gesamtstrecke kamen bei 24 Minuten Fahrzeit maximal acht Kurse zum Einsatz. Bei den Tw fuhr hier in den letzten Jahren vorzugsweise die modernisierte Type H_2, welche über Scherenstromabnehmer verfügte und daher ein Wenden eines Lyrabügels ersparte. Ebenfalls fuhren Tw der Type M mit Scherenstromabnehmer und bei Beiwageneinsatz im Berufs- und Ausflugsverkehr wurde ein Bw der Typen m_2/m_3 angehangen.

Die Umstellung auf Busbetrieb erfolgte vor allem Wegen der Verkehrssituation im engen Sievering. Der Bau einer Schleife war zwar ins Auge gefasst, konnte aber wegen Einsprüchen nicht verwirklicht werden, sodass zum Verzicht auf die alten Zweirichtungswagen eine Buslinie im Anschuss an die 38 den Betrieb übernahm.

Als Zweiachser geplant und als Sattelgelenkwagen fertiggestellt wurden die 50 Triebwagen der Reihe F. Sie waren 1970 auf den Floridsdorfer Linien eingesetzt, so auch auf der Bruchstrichlinie 31/5 im Berufsverkehr. Tw 717 passiert am 28. Juli 1970 ohne Beiwagen den Franz-Josefs-Bahnhof in Richtung Josefstädter Straße



23:30 Uhr und Mitternacht. Ab den Betriebshöfen rückten die Züge dann entsprechend früher aus und kehrten später dorthin zurück. Einen Nachtverkehr gab es auf einzelnen Strecken nur mit Bussen im Halbstundentakt.

Eine Besonderheit bot der 1. Mai, an dem die Betriebsaufnahme erst gegen 14:30 Uhr lag, um Mitarbeitern Gelegenheit zu geben, an den Kundgebungen der Gewerkschaften teilzunehmen. Daher waren an diesem Tag auch die sonst nur sehr früh verkehrenden Sonderlinien erst am frühen Nachmittag unterwegs. Auch trugen die jeweils ersten Züge ab den Endstationen einen Festschmuck mit Blumen, Girlanden und teils auch Tafeln, der besonders bei kleineren Betriebshöfen eine äußerst aufwendige Gestaltung aufwies. Die Zugfolgen auf den meisten Linien lagen so dicht, dass es keines Fahrplans bedurfte. Intervalle von vier bis sechs Minuten galten als Standard und selbst auf weniger frequentierten Linien wurde auch außerhalb von Spitzenzeiten oder an Sonntagen mindestens alle sieben bis acht Minuten gefahren. Im Berufsverkehr waren die Linien 49 (Dr. Karl-Renner-Ring – Hütteldorf) und 71 (Schwarzenbergplatz – Zentralfriedhof) mit Zugfolgen von zwei bis drei Minuten Spitzenreiter. Auf von mehreren Linien bedienten Abschnitten galten derartige Werte selbst tagsüber. Aus der Reihe fielen die Linie 17A (Floridsdorf – Leopoldau), die tagsüber nur alle 15 Minuten fuhr und die Linien 217 und 317 (Floridsdorf – Englisch Feld/Groß Enzersdorf) mit jeweils 18-Minuten-Intervall – bedingt durch die Lage der Kreuzungsstellen.

Noch selten ohne Schaffner

In Zeiten, in denen in der BRD selbst große Betriebe wie Köln bereits ihren gesamten Straßenbahn-Wagenpark für Einmannbetrieb ohne Schaffner ausgerüstet hatten, steckte diese Betriebsform in Wien noch in den Anfängen. Für die Selbstbedienung der Türen und mit Fahrscheinentwertern ausgerüstet fuhren lediglich die hinter Triebwagen mit automatischen Türen eingesetzten Großraumbeiwagen der Typen c_2 und c_3 und zweiachsige Beiwagen der Typen l3. Im Dreiwagenzug war dabei nur der erste Beiwagen schaffnerlos. Die Fahrgäste wurden über blaue Blechtafeln auf der Front über den Einsatz derartiger Fahrzeuge im Zug informiert, an den Wagen selbst zeigten ebenfalls blaue Leuchttransparente die notwendige Selbstbedienung und fehlende Kaufmöglichkeit für Fahrscheine an. Bei den älteren Zweiachsern fuhren auf allen Wagen Pendelschaffner mit, ein Dreiwagenzug benötigte hier vier Mann Personal. Die Personalvertretung setzte der aus wirtschaftlichen Gründen eigentlich dringend erforderlichen Ausweitung des schaffnerlosen Betriebes anhaltenden Widerstand entgegen, sodass der Berufsstand des Schaffners in Wien noch lange keine „aussterbende Gattung“ war. Axel Reuther


29
MVG